



JEAN BART

GRAND IN-8°. — 1re SÉRIE

Paul de JORIAUD

JEAN BART

ET LA GUERRE DE COURSE

sous LOUIS XIV

Illustré de 12 gravures



SOCIÉTÉ SAINT-AUGUSTIN
Desclée, De Brouwer et Cie
Lille - Paris - Bruges - Bruxelles

NIHIL OBSTAT.
Insulis, die 13 Augusti 1913.
H. QUILLIET, s. t. d.
librorum censor.

IMPRIMATUR.
Insulis, die 14 Augusti 1913.
† ALEXIUS ARMANDUS, ep. Miletopolitanus
Auxiliarius Cameracensis,
Vicarius Insulensis.

Préface.

LA vie de Jean Bart, les belles actions de cet homme célèbre, ont de quoi tenter l'historien, comme elles peuvent servir de thème à l'imagination d'un écrivain. Pour peu qu'on connaisse l'époque à laquelle il a vécu, pour peu qu'on élargisse le cadre d'une biographie en parlant des événements auxquels il a été mêlé, il serait aisé de faire un livre d'un haut intérêt, surtout si l'on consultait les pièces que l'on conserve aux Archives de la Marine et dont un grand nombre a trait, de près ou de loin, à ce marin illustre.

Il y a mieux, et Jean Bart est un des personnages qui se prêteraient le plus facilement au développement d'un roman historique. Les luttes disproportionnées qu'il a soutenues ; les combats glorieux qu'il a livrés ; ses attaques hardies, incessantes, toujours suivies de succès et grandies encore par la tendance populaire ; le goût naturel que nous avons des choses de la mer qui, pour la plupart d'entre nous, sont l'inconnu ; les batailles navales, les sanglants abordages, l'Océan plus redoutable en ses fureurs que les escadres ennemies ; tout cela concourt à faire de Jean Bart un véritable héros de roman, d'autant plus que le caractère de l'homme, par sa bravoure, sa franchise et son audace, n'a rien qui ne convienne parfaitement à la légende.

Ce petit livre cependant n'est pas un roman, et n'a point non plus de prétentions à l'étude historique. Bien que nous nous soyons en tout appuyé sur l'histoire et sur les documents positifs qu'elle nous offre, nous ne présenterons cet ouvrage que pour ce qu'il vaut. C'est une simple biographie. Le seul mérite que nous ayons eu, est d'en avoir éliminé tout ce qui ne repose que sur des traditions plus ou moins certaines, et qui a été trop complaisamment accepté par quelques écrivains que des anecdotes avaient séduits. Si les bornes étroites que nous nous sommes fixées ne nous ont point permis de nous étendre en récits amplifiés, on trouvera ici néanmoins un grand nombre de faits qui, croyons-nous, laisseront subsister la physionomie de Jean Bart dans son entière originalité.

Nous avons consulté de préférence les auteurs contemporains. Les *Mémoires* de Duguay-Trouin et du comte de Forbin, le *Journal* de Dangeau, les notes de Michel de Swaën rapportées par M. Lebleu, et surtout la *Description historique de Dunkerque*, de Pierre Faulconnier, voilà les livres auxquels nous avons eu recours. Nous avons donné quelques-uns des documents que contiennent nos archives et qui intéressent Jean Bart; mais, pour ne pas nous attribuer le mérite de savantes recherches, nous avouerons humblement que nous les avons tirés d'ouvrages que nous avions sous les yeux, et entre autres de l'*Histoire de la marine en France*, d'E. Sue, assez complète sous ce rapport. Parmi les auteurs modernes, nous ne devons presque rien à

MM. Vanderest et Richer qui ont écrit sur Jean Bart. L'*Histoire de la marine dunkerquoise*, de M. Victor Derode, les *Mélanges historiques sur Dunkerque*, de M. R. de Bertrand, nous ont fourni certains détails. Nous avons lu avec fruit une *Vie de Jean Bart*, de M. A. Badin, qui d'ailleurs s'est servi des mêmes éléments que nous et les a groupés comme nous avons dû faire, dans l'ordre chronologique. Enfin, nous devons beaucoup à M. Lebleu qui a publié une *Étude sur Jean Bart :* sa critique judicieuse a mis en lumière certains faits encore obscurs, et a attiré l'attention sur d'autres points demeurés inaperçus.



Flûte (XVIIe siècle).

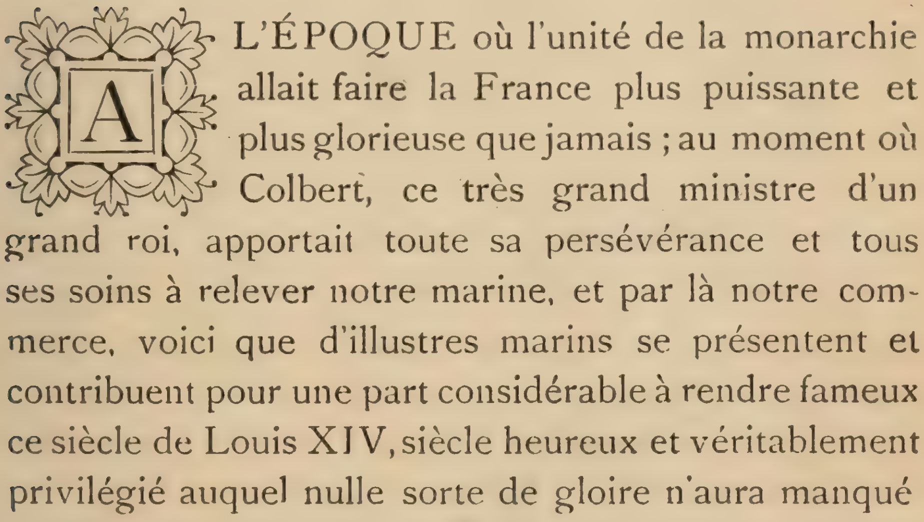


STATUE DE JEAN BART par DAVID D'ANGERS.

JEAN BART

CHAPITRE I

Naissance de Jean Bart. Dunkerque et ses vicissitudes. Importance de Dunkerque. La pêche à Dunkerque ; le Filet saint. Les Dunkerquois constructeurs de vaisseaux. Leurs premiers corsaires. Les Bart ; les Jacobsen. Le combat du *Saint-Vincent*. Les ancêtres de Jean Bart.



A L'ÉPOQUE où l'unité de la monarchie allait faire la France plus puissante et plus glorieuse que jamais ; au moment où Colbert, ce très grand ministre d'un grand roi, apportait toute sa persévérance et tous ses soins à relever notre marine, et par là notre commerce, voici que d'illustres marins se présentent et contribuent pour une part considérable à rendre fameux ce siècle de Louis XIV, siècle heureux et véritablement privilégié auquel nulle sorte de gloire n'aura manqué

Abraham Duquesne, Duguay-Trouin, Tourville, Châteaurenault, d'Estrées, Forbin, Pointis, se sont rendus célèbres à divers titres, les uns par des expéditions hardies, les autres par les combats qu'ils ont soutenus et les graves intérêts auxquels ils ont été mêlés. — Quelques-uns d'entre eux, à la tête de leurs flottes de guerre, ont même livré de ces batailles navales

qui sont comme décisives et qui peuvent renouveler la face des empires. Mais parmi tous ces héros, il n'y en a pas eu un seul qui ait été populaire autant que Jean Bart. La légende elle-même s'en est emparée ; et si, dans les faits qu'on lui prête, il n'est pas permis à l'histoire de tout accepter sans contrôle, il est au moins remarquable de voir les actions de cet intrépide corsaire adoptées par la tradition et consacrées par l'enthousiasme du vulgaire.

Peut-être Jean Bart n'a-t-il pas pris cependant la place qui lui revient de droit au milieu des illustrations de son temps. On n'a guère vu en lui qu'une sorte de matamore, grand jureur, grand fumeur, grand batailleur ; un audacieux capitan aussi étonnant par sa bravoure et sa résolution dans un coup de main, que par son absolu mépris de toutes les formes de tenue et de politesse. On a surtout mis en avant quelques anecdotes, que nous reproduirons parce qu'elles ne sont pas sans intérêt, mais qui, à notre avis, défigurent l'ensemble de sa vie en montrant ce personnage sous de trop petits côtés.

Jean Bart est presque un marin de génie; c'est plus qu'une physionomie originale, plus qu'un caractère particulier. Il a eu sa manière de combattre, sa tactique toute spéciale. Il concevait des plans dont nous pouvons juger par les résultats qu'il a obtenus ; il les exécutait ensuite avec une habileté et une hardiesse consommées, et avec un tel bonheur, que l'on a admiré en lui bien plutôt le marin téméraire que le capitaine prudent.

Jean Bart naquit à Dunkerque, le 21 octobre 1650. Il fut baptisé le lendemain dans l'église paroissiale de cette ville, et tenu sur les fonts baptismaux par Jean Bart et Marie Wilsen, son épouse.

La famille de Jean Bart était originaire de Dieppe où elle habitait le faubourg du Pollet. C'est vers le XVIe siècle qu'elle vint s'établir à Dunkerque. Tous les membres de cette famille ont pris une part si importante dans l'histoire de leur patrie adoptive, Jean Bart surtout a tellement uni son nom à celui de sa ville natale, qu'il nous paraît indispensable de dire quelques mots de Dunkerque et des révolutions qu'elle a éprouvées.

Peu de villes ont eu une existence aussi mouvementée. Elle faisait partie du comté de Flandre lorsqu'elle passa par héritage au pouvoir de Charles-Quint. Sous le règne de Philippe II, elle fut prise aux Espagnols par les Anglais qui ne la conservèrent que jusqu'en 1558. Les Français, cette année-là, s'en emparèrent et la cédèrent aux Espagnols, en 1559, par la paix de Cateau-Cambrésis. Dunkerque demeura espagnole pendant près d'un siècle. En 1646, le 10 octobre, elle fut reprise par le Grand Condé après un siège mémorable, mais elle ne resta française que pendant six ans. Le 11 septembre 1652, elle tomba au pouvoir des Espagnols qui la gardèrent encore six années.

Ce n'était point assez de tant de vicissitudes. Le 25 juin 1658, quelques jours après la bataille des Dunes, Dunkerque se rendit au maréchal de Turenne.

Les Français ne la conservèrent qu'un seul jour et la remirent entre les mains de lord Lockart, ambassadeur d'Angleterre auprès du roi. Dans cette guerre contre l'Espagne, un traité d'alliance avait en effet été signé entre la Grande-Bretagne et la France, par lequel celle-ci s'engageait à indemniser les Anglais du secours qu'ils lui avaient fourni pendant la campagne.

Dunkerque se vit donc en moins d'un jour sous la domination de trois des plus puissantes couronnes de l'Europe. L'Angleterre pensa que c'était beaucoup pour elle d'être délivrée par cette conquête des courses continuelles des Dunkerquois, qui, de concert avec ceux d'Ostende, avaient pris depuis l'ouverture des hostilités plus de deux mille cinq cents vaisseaux aux Anglais ou à leurs alliés. Aussi Cromwell accepta avec empressement les conditions sous lesquelles la ville de Dunkerque s'était rendue au maréchal de Turenne. Ces conditions portaient, entre autres articles, qu'on ne ferait aucune violence à la religion des habitants qui étaient tous catholiques romains, et qu'on respecterait exactement tous les privilèges de la bourgeoisie [1].

Les Français comprenaient bien de quel tort leur était la cession de Dunkerque aux Anglais ; mais le cardinal Mazarin avait donné ce conseil afin de disposer plus facilement les Espagnols à la paix. Il espérait que dans la suite il trouverait moyen de reprendre cette place ou de l'acheter des Anglais. Ceux-ci d'ailleurs craignaient tellement que Mazarin n'eût ce dessein,

1. Faulconnier, *Histoire de Dunkerque.*

que, dès la mort de Cromwell, le général Monck étant en Écosse avec son armée, et toute l'Angleterre en désordre, le Parlement fit aussitôt fortifier Dunkerque, jaloux de voir que la paix se traitait entre la France et l'Espagne ([1]).

Quelque temps plus tard, en 1661, Fouquet, surintendant des finances, tombait dans la plus profonde des disgrâces. Colbert le remplaça et fut nommé contrôleur général. Colbert n'ignorait pas de quelle importance pouvait être le port de Dunkerque pour la reconstitution de notre marine; il ne cessa de chercher le moyen de rendre cette ville à la France.

Charles II, cependant, n'avait point tardé à remonter sur le trône d'Angleterre. Regardant Dunkerque comme une place nécessaire à la Grande-Bretagne, tant pour la guerre que pour le commerce, il fit travailler aux fortifications de cette ville, si bien qu'il la rendit imprenable.

La récolte de 1661 avait été fort petite en France; en 1662 la disette des grains était tellement augmentée et le pain y était d'une si grande cherté, que Louis XIV fit acheter à l'étranger des convois de blé considérables. Plusieurs vaisseaux qui revenaient de Hollande, où ils avaient pris leur chargement de grains, furent obligés de relâcher à Dunkerque. Étant dans un port ami, leurs capitaines s'imaginaient pouvoir en sortir sans difficulté, mais les Anglais retinrent ces navires sous des prétextes assez frivoles, malgré les instances

1. Faulconnier.

pressantes que leur en faisait faire le roi de France ([1]). Cela ne contribua pas peu à accroître la disette dans le royaume, et dès lors Louis XIV, entrant dans les vues de son ministre Colbert, chercha l'occasion d'enlever Dunkerque aux Anglais.

Elle ne tarda pas à s'offrir. Charles II, depuis son avènement, avait sans cesse besoin d'argent. Le comte d'Estrades fut chargé d'entamer les négociations ; il les conduisit fort habilement. Charles II ayant exigé douze millions, tant à cause de l'importance de Dunkerque qu'à cause des grandes dépenses qu'il avait dû faire pour la fortifier, d'Estrades rompit brusquement les pourparlers. Il ne les reprit que lorsque le roi d'Angleterre, devenu plus accommodant à mesure qu'il était plus besogneux, se fut contenté d'une somme de cinq millions ([2]). Le 27 octobre 1662, le traité de la vente de Dunkerque était signé. La ville devait être remise aux Français, ainsi que 169 pièces de canon, les munitions et les armes qui se trouvaient en magasin et dont état exact fut dressé. Au mois de décembre suivant, les troupes du roi de France prenaient possession de Dunkerque, de sa citadelle et de ses forts.

Le parlement d'Angleterre s'opposa d'abord à cette vente ; puis, lorsqu'il apprit qu'il était trop tard et qu'elle était effectuée, il envoya aussitôt un ordre au gouverneur anglais de Dunkerque afin qu'il se refusât

1. Faulconnier.

2. En réalité Louis XIV ne paya Dunkerque que quatre millions, et même trois millions et demi, vu le paiement comptant. *(Mémoires historiques de Louis XIV.)*

à rendre la ville ; mais les Français en étaient déjà maîtres. On fut persuadé en Angleterre que le chancelier, Lord Clarendon, qui avait fait le traité au nom du roi son souverain, avait été gagné par les présents de Louis XIV. On l'accusa même du crime de haute trahison. Comme il avait fait bâtir à Londres un fort bel hôtel, le peuple donna à cette maison le nom de *Petit-Dunkerque*, voulant marquer par là qu'elle avait été édifiée grâce à l'argent que lui avait rapporté la vente d'une place aussi regrettée des Anglais. Clarendon prit le parti de se retirer en France ([1]).

Depuis cette époque Dunkerque demeura définitivement française.

Avant de parler de Jean Bart, nous avons cru que nous devions montrer dans quelles conditions il se trouva, de quelle famille il fut entouré ; car la carrière maritime qu'il embrassa était aussi celle de tous les siens, et sa jeunesse passée à Dunkerque au milieu de ses parents, presque tous fameux corsaires, ne contribua pas peu à lui donner pour les aventures de la mer une irrésistible vocation.

Nous remarquerons seulement que, né en 1650, Jean Bart naquit Français. Par une particularité curieuse, Dunkerque était espagnole quatre ans avant la naissance de notre héros, et redevint espagnole deux ans après.

1. L'animosité qui fut suscitée en Angleterre contre lord Clarendon était souverainement injuste. Louis XIV dit expressément que le ministre de Charles II refusa toute espèce de présent. *(Mémoires historiques de Louis XIV.)*

Quelle était donc l'importance de Dunkerque, pour que nous l'ayons vue tour à tour convoitée, occupée et disputée par l'Espagne, l'Angleterre et la France ? pour qu'elle ait, depuis Charles-Quint, dix fois changé de maîtres, et presque autant de fois éprouvé toutes les rigueurs de la guerre ?

Vers le milieu du XVIe siècle, la pêche faisait le principal commerce de Dunkerque ; celle du hareng surtout donnait à cette ville des profits très considérables, et la plupart de ses habitants s'y appliquaient. L'on y comptait alors jusqu'à cinq cents busses destinées à cet usage. Les busses étaient des bâtiments de forme ronde et renflés à l'avant, pour pouvoir résister aux coups de mer lorsque les mariniers jetaient leurs filets ; leur port était de 50 à 70 tonneaux. « Le ciel, dit la *Chronique de Dunkerque*, semblait s'intéresser au succès de cette pêche pour la piété de ceux qui l'exerçaient. Chacun de ces pêcheurs, parmi les filets qu'ils jetaient en mer, ne manquait jamais d'en mettre un qu'on appelait le *Filet saint*. Tout le poisson qui s'y prenait était vendu au profit de l'église paroissiale. Ce fut du seul revenu de la pêche de ces filets saints, que cette église fut rebâtie et rétablie après avoir été brûlée en 1558. Ce filet saint qui tirait son origine de la piété de quelques pêcheurs, et qui n'était qu'une obligation volontaire, devint une loi et un devoir ; car le Magistrat ordonna à chaque pêcheur d'en avoir un dans sa barque, et les Comtes

de Flandre même autorisaient une si louable coutume ([1]). »

« La plus grande partie du hareng qu'on prenait était desséchée, écrivait en 1718 Pierre Faulconnier, l'historien de Dunkerque ; on l'appelait hareng sauret. L'on avait à Dunkerque une adresse toute particulière pour saler et dessécher les harengs ; et ceux qui avaient été accommodés dans cette ville, étaient dès ce temps-là, comme ils le sont encore aujourd'hui, les meilleurs et les plus estimés. » On y avait même attaché un privilège : car les caques ou tonnes du hareng de Dunkerque ne payaient aucun droit à l'entrée des cités de Flandre, lorsqu'elles portaient la marque de cette ville.

Mais Dunkerque n'était point fameuse seulement par son commerce et l'habileté de ses pêcheurs. Bien avant le XVIe siècle dont nous venons de parler, les Dunkerquois s'occupaient de la construction des vaisseaux. Lorsque Philippe Auguste passa dans la Terre-Sainte, il avait fait équiper et préparer plusieurs navires à Dunkerque pour le transport de ses troupes. Dès le XIIe siècle, les corsaires dunkerquois s'étaient rendus redoutables, et, en 1186, ils s'emparèrent d'une flotte de pirates normands qui infestait les mers de Flandre. Philippe, comte de Flandre, fils de Thierry d'Alsace, ordonna que tous ces pirates fussent mis à mort, et lui-même voulut être spectateur de leur supplice ([2]).

1. *Description historique de la ville de Dunkerque.*

2. Pierre Faulconnier ; Victor Derode, *La marine dunkerquoise avant le XVIIe siècle.*

En 1403, la haine des Dunkerquois contre les Anglais, qui avaient détruit leurs murailles quelques années auparavant, était si grande, qu'ils armèrent plusieurs vaisseaux en course, aidés dans cette entreprise par les habitants de Nieuport et de l'Écluse, et ils les envoyèrent croiser dans la Manche. Ils prirent ainsi ou coulèrent à fond presque tous les navires de leurs ennemis.

Sous Charles-Quint les armateurs de Dunkerque firent différentes prises, entre autres deux considérables dans la même année 1554, un navire de guerre appelé l'*Hirondelle*, qui appartenait au vice-amiral de Flandre, et un vaisseau nommé la *Trinité*, armé par des particuliers. Charles-Quint envoya aux Dunkerquois cinq mille florins, autant pour reconnaître leur valeur que pour aider à équiper leurs navires. Dans le même temps, un navire de Dunkerque appelé la *Levrette*, sur lequel le comte d'Egmont s'était embarqué pour aller en Espagne, échappa à toute une flotte ennemie qui le poursuivait.

Depuis 1568, c'est surtout contre la Hollande que les Dunkerquois dirigèrent leurs armements. Tous les ans ils se signalèrent par des prises plus ou moins importantes, par des combats plus ou moins sérieux, mais toujours livrés à leur avantage et à leur honneur.

Au commencement du XVIIe siècle, les pertes que la marine dunkerquoise faisait éprouver à la Hollande étaient si grandes, que les États accordèrent une prime

de 30,000 florins pour la capture d'un navire dunkerquois, ne fût-il que de cent tonneaux. En 1627, les prises faites sur les Hollandais furent évaluées à dix millions; à douze millions en 1629. Il ne fallut pas moins que l'amiral Tromp pour sauver les Pays-Bas de ces continuels désastres.

Pour se faire une idée de l'activité du port de Dunkerque et de ses chantiers vers cette époque, il faut se souvenir qu'en un seul mois de 1632, 40 navires sortirent du port ; 25 en 1635 ; 33 en 1639 ; 32 en 1643 et 1644, et cela indépendamment d'un grand nombre d'armements particuliers. Nous avons vu tout à l'heure que de 1652 à 1658, lorsqu'elle était au pouvoir des Espagnols, Dunkerque avait enlevé aux Anglais deux mille cinq cents navires.

L'histoire nous a conservé les noms de la plupart de ces hardis corsaires dunkerquois. Parmi eux les Dauwère, les Collaërt, les Rombout, les Janssen, les Jacobsen brillent au premier rang. Parmi eux se sont fait remarquer également Michel Bart et ses deux fils, Cornil et Herman.

Michel Bart mourut des suites des blessures qu'il avait reçues en combattant contre les Anglais. Il avait épousé, le 30 janvier 1618, Agnès Jacobsen, fille de Michel Jacobsen, vice-amiral de l'armée navale de Flandre, mort en 1633 en Espagne, et qui, à cause de ses ruses et de son habileté, avait été surnommé par ses ennemis le *Renard de la Mer.* « Il y avait, dit

Faulconnier, cinquante ans qu'il servait le roi d'Espagne, et toujours avec beaucoup de valeur, de conduite et de fortune. Il fut saisi d'une fièvre chaude, qui, en lui ôtant la vie, ne lui laissa pour toute récompense de ses belles actions qu'un nom et une pompe funèbre des plus magnifiques, que le roi d'Espagne daigna bien lui faire faire (1). »

Tous les membres de cette famille Jacobsen étaient des héros. L'un d'eux, Jean Jacobsen, fils de Michel, et frère d'Agnès, la femme de Michel Bart, s'immortalisa par une des actions les plus éclatantes qui soient enregistrées dans les annales maritimes. La relation suivante est tirée de l'*Histoire de Dunkerque.* Ce sont les dépositions de deux matelots dunkerquois qui échappèrent à ce combat, et qui furent faites, lorsque ces deux personnes furent sorties de prison, devant le magistrat, l'an 1623, « à la réquisition de Damoiselle Marie Mullewaert, veuve de Jean Jacobsen, ci-devant capitaine du vaisseau de guerre nommé le *Saint-Vincent*, au service de Sa Majesté Catholique. »

« Cornil Jacobsen, âgé de seize ans, après serment
« solennel, déclare que Jean Jacobsen, capitaine du
« *Saint-Vincent*, ayant cent quatre-vingts hommes
« d'équipage, du nombre desquels était le déposant en
« qualité de matelot, sortit du port d'Ostende le 2
« octobre 1622, vers les onze heures du soir, suivi de
« deux autres navires de guerre au service du roi
« d'Espagne, l'un commandé par le capitaine Pedro

1. *Histoire de Dunkerque.*

« de la Plesa, et qui était l'amiral, et l'autre par le « capitaine Juan Garcia. Après avoir fait route pendant « quelques heures, le vaisseau de Jean Jacobsen fut « poursuivi et enfin environné par neuf vaisseaux de « guerre hollandais, commandés par le vice-amiral « Harmen Kleuter, qui gardaient le port, et qui le « canonnèrent avec beaucoup de furie, sans que ses « deux camarades se missent en devoir de le secourir. « Au contraire ils forcèrent de voiles et mirent le « cap à l'Est pour se dérober à la poursuite des enne- « mis. Jean Jacobsen, se voyant si lâchement aban- « donné, et réduit à se défendre seul contre tant de « navires, ne perdit point le jugement dans un danger « si évident. Il se résolut au combat, et, le sabre à la « main, il fit mettre son équipage en ordre, ordonnant « à chacun de remplir le devoir de sa charge, et les « encourageant à sacrifier leur vie pour le service de « Dieu et du roi. Ils lui promirent tous de se battre « jusqu'au dernier soupir.

« Les voyant dans cette résolution, il fit virer de « bord, et, chassant sur les vaisseaux hollandais, il leur « donna ses deux bordées. Ensuite il aborda celui qui « se trouvait le plus proche de lui et qui était monté « par H. Kleuter, qui coula à fond après quelques « moments de résistance. Les huit autres, au désespoir « de la perte de ce navire, redoublèrent leur feu d'une « manière si terrible qu'ils désagréèrent entièrement le « *Saint-Vincent*, et mirent hors de combat la moitié « de son monde.

« Cela ne fut pas capable d'intimider Jean Jacobsen « qui était toujours sur la dunette. Il excita les hommes « qui lui restaient à ne point se rendre, en les faisant « ressouvenir de la promesse qu'ils lui avaient faite. Ils « répondirent qu'ils exécuteraient ce qu'ils avaient « promis. Ravi de ces paroles, il cria de toute sa force « aux Hollandais qu'ils eussent à l'aborder s'ils avaient « du courage, à quoi ils répartirent qu'ils ne le feraient « que trop tôt pour lui.

« Il y avait cependant treize heures que ce combat « durait toujours avec une égale vigueur. Jean Jacobsen « ne voyait presque plus d'hommes sur son pont ; son « vaisseau, dont l'arrière était tout brisé de coups de « canon, se trouvait à moitié plein d'eau. Cela lui fit « prévoir qu'il allait tomber entre les mains de ses « ennemis. Pour l'éviter, il commanda qu'on eût à « mettre le feu aux poudres ; ce qui ayant été entendu « par les Hollandais, ils lui promirent bon quartier s'il « voulait se rendre ; ce que notre capitaine refusa, en « disant que le feu était tout le quartier qu'il demandait, « et qu'il aimait beaucoup mieux mourir généreusement « que de se soumettre à des rebelles. Ceux-ci, sachant « cette résolution, l'abordèrent de tous côtés avec un « feu et des cris effroyables. La fermeté de notre capi- « taine, qui aimait mieux périr que de se rendre, et « qui était sur le point de faire sauter son vaisseau, et « d'un autre côté, l'espérance d'un bon quartier que « promettait Moi-Lambert, amiral des Hollandais, « déterminèrent trente-deux hommes, et moi déposant,

« à nous jeter sur le bord des ennemis, ce que nous fîmes « sur les deux heures après-midi, savoir vingt-cinq « sur un navire, et huit sur un autre. Moi-Lambert « était survenu pendant le combat avec queïques « vaisseaux.

« Jean Jacobsen resta ainsi dans le sien avec seule- « ment dix ou douze hommes qui voulurent mourir avec « lui, et en compagnie desquels il se défendit avec une « bravoure qu'il est plus facile d'imaginer que de « dépeindre. Le sang-froid qui ne l'avait point quitté « jusqu'alors ne l'abandonna pas encore. Il attaqua avec « ses compagnons, le sabre à la main, les Hollandais « qui s'étaient jetés dans son navire en grand nombre, « et en fit un terrible carnage. Mais enfin, blessé et « accablé de lassitude et d'ennemis, et n'ayant plus à « ses côtés que trois ou quatre hommes, il dit le plus « haut qu'il put, à quelques-uns de ses gens qu'il « aperçut sur le bord des ennemis, les paroles sui- « vantes :

— « Mes amis, si quelqu'un d'entre vous échappe, « et qu'il retourne à Dunkerque, qu'il dise à nos com- « patriotes comment nous nous sommes défendus, et « que nous avons généreusement répandu notre sang « pour la cause de Dieu et du roi. »

« Après ces mots, voyant plus de cinquante hommes « des ennemis dans son vaisseau, il mit le feu aux « poudres et sauta avec eux. Le fracas que fit son « navire en sautant fut si grand, qu'un de ceux des « Hollandais en fut tout délabré ; et un de ses canons

« de fonte étant tombé dans un autre, le pensa couler « à fond et lui tua et blessa quelques hommes.

« Le déposant susdit nous a encore assuré qu'il « avait plusieurs fois entendu dire à Moi-Lambert, qu'il « était impossible de trouver jamais un capitaine égal « en valeur à Jean Jacobsen, et que le roi d'Espagne « avait perdu par sa mort un de ses meilleurs sujets : « que les Hollandais avaient eu plus de quatre cents « hommes de tués dans le combat, deux de leurs « navires coulés à fond, et les autres en très méchant « état. Cet amiral ajoutait que si les deux capitaines « espagnols n'avaient point abandonné le dunkerquois, « les navires hollandais auraient eu de la peine à se « retirer d'entre leurs mains. Le déposant dit encore « que tous ceux qui s'étaient rendus furent pendus, « malgré la promesse qu'on leur avait faite, à la réserve « de lui et d'un autre jeune garçon, qui était encore « dans les prisons de Rotterdam, à qui le peu d'âge, « aussi bien qu'à lui, avait sauvé la vie.

« La susdite damoiselle, veuve de Jean Jacobsen, « nous ayant requis de lui donner la présente attesta- « tion, nous, Bourguemaistre et échevins de la ville « de Dunkerque, la lui avons accordée pour s'en « servir comme de raison. Fait le 26 de janvier « 1623 [1]. »

Ce vaillant Jacobsen, le capitaine du *Saint-Vincent*, était le grand-oncle de Jean Bart. Chose digne de

1. Dépositions transcrites par P. Faulconnier, *Histoire de Dunkerque*, Livre IV.

remarque, un autre grand-oncle de Jean Bart, Gaspard, fils d'Antoine et frère de Michel Bart, se trouvait aussi témoin de ce drame héroïque. C'est le second matelot dont il est question dans la relation précédente. Il n'avait pas seize ans. Il eut assez de courage pour ne point demander quartier aux Hollandais et ne voulut point passer à leur bord ; mais demeurant auprès de Jean Jacobsen, il sauta lorsque le feu eut été mis aux poudres. Il eut la chance de n'être pas tué dans cette terrible explosion; il tomba dans la mer, ayant reçu d'affreuses brûlures dont il conserva les marques toute sa vie, et, quoiqu'il ne sût pas nager, « il se « débattit si bien qu'il attrapa une planche de son « vaisseau qui flottait en pièces sur la mer. Un matelot « d'un des navires hollandais l'ayant aperçu, lui avait « jeté une corde dont il s'était saisi ; mais la peau de « ses mains brûlées s'y étant attachée, cela lui causa « une si grande douleur, qu'il fut contraint de prendre « la corde avec les dents; de cette manière il fut enlevé « presque jusque dans le bord, mais un vaisseau ayant « rasé celui où il était près d'entrer, la crainte d'être « écrasé lui avait fait lâcher prise et il était retombé « dans l'eau. Ce navire s'étant écarté, il avait repris la « corde avec les dents, et avait ainsi été tiré dans le « vaisseau hollandais où il n'avait trouvé que l'écrivain, « le chirurgien et quelques matelots, le reste ayant été « tué dans le combat. »

Gaspard Bart dut à l'intercession du chirurgien qui l'avait pansé de ses plaies de n'être point pendu avec

les autres, et aussi à la prière de beaucoup de gens auxquels sa jeunesse avait fait pitié. (1)

Si nous ouvrons les annales de Dunkerque, nous trouvons donc, dans les documents qui intéressent cette ville, comme le mémorial des familles qui l'ont illustrée. Michel Jacobsen, *le Renard de la mer ;* Jean Jacobsen, le capitaine du *Saint-Vincent;* Michel Bart, mort des blessures reçues contre les Anglais ; Gaspard Bart, qui, n'ayant pas seize ans, aime mieux sauter que de se rendre, voilà les ancêtres de Jean Bart : ancêtres dont il sera digne et aux belles actions desquels il viendra ajouter tout l'éclat de ses glorieux exploits.

1. Quatre ans après le combat du *Saint-Vincent* contre les Hollandais, le 11 février 1626, Gaspard Bart épousa Cornille Dauwère qui descendait, elle aussi, d'une famille de fameux corsaires.

Eugène Sue, *Histoire de la marine française*, attribue au *Renard de la mer*, Michel Jacobsen, l'action qui a illustré son fils, Jean Jacobsen. Il fait assister à ce combat Cornil Bart, le père de Jean Bart, tandis qu'il est prouvé que c'est Gaspard, l'oncle de Cornil, qui y était présent.



Galiotte hollandaise (XVIIe siècle).

CHAPITRE II

Les légendes sur Jean Bart ; leur peu d'authenticité. Le père de Jean Bart ; Cornil Bart et Herman Bart. L'enfance de Jean Bart ; anecdotes qui s'y rapportent. Apprentissage de Jean Bart ; il s'embarque à bord du *Cochon-Gras*. Le patron du *Cochon-Gras*, Jérôme Valbué. Le Jugement d'Oléron. Valbué et Martin Lanoix ; horrible scène de cruauté à laquelle assiste notre héros. Jean Bart quitte Jérôme Valbué.

ON a vu de quelle famille était Jean Bart, famille des plus honorables et des plus estimées, et qui avait fourni à la marine espagnole et dunkerquoise d'excellents officiers. C'est donc une erreur d'avoir publié partout, ainsi qu'on l'a fait, que Jean Bart était de fort basse extraction, tout au plus fils de pêcheur, sans éducation, mal élevé, grossier, et célèbre surtout par ses brusqueries et ses coups de boutoir.

La légende en cela a faussé la vérité ; on a voulu montrer Jean Bart fils de ses œuvres, et, afin de le grandir davantage, on a rabaissé son origine et sa naissance. On a cru qu'il était nécessaire de le faire sortir du peuple, comme si cela devait accroître sa popularité. Sans doute Jean Bart n'était point noble, mais il était des premiers de sa ville, et si nous insistons sur ce fait, ce n'est point par amour pour un faux point de gloriole, mais bien pour montrer quels exemples de valeur il avait sous les yeux. De pareilles leçons étaient bien faites pour l'exciter à ne pas déchoir ; et le désir de venger ceux des siens qui étaient morts à l'ennemi ne pouvait qu'augmenter en lui la haine

héréditaire que tout bon Dunkerquois professait contre la Hollande et l'Angleterre.

Nous reconnaîtrons d'ailleurs que l'éducation et surtout l'instruction de Jean Bart devait pécher par plus d'un côté. Embarqué dès l'âge de douze ans, destiné au métier qu'avaient, non sans honneur, exercé tous ceux de son sang et de son nom, il est assez probable que notre héros avait négligé l'étude des belles lettres et qu'il se souciait peu des belles manières. Il devint excellent marin, acquit dans sa profession assez de réputation pour qu'on ne lui demandât pas autre chose. Il ne faut donc pas lui faire un crime de certaines ignorances ; ce serait comme si l'on avait exigé de Pascal qu'il eût été bon capitaine de vaisseau.

La légende, en ce qui concerne Jean Bart, s'est établie d'une façon d'autant plus absurde que les documents abondent sur son compte. Non seulement les registres de la ville de Dunkerque peuvent nous renseigner à ce sujet, mais Pierre Faulconnier, grand-bailli de Dunkerque, et auteur de la *Description historique* de cette ville, nous donne de nombreux détails sur le héros dont il était le contemporain, et, disons mieux, l'ami. En outre, dans une enquête faite par l'ordre de Colbert sur les différents capitaines capres (1) de Dunkerque, enquête dont nous aurons à nous occuper dans la suite, Jean Bart est signalé comme étant fils et petit-fils de deux fameux corsaires « qui ont fait beaucoup parler d'eux durant la guerre qui était entre

1. *Capres*, du mot *Kaper*, qui en flamand signifie corsaire.

les Espagnols et les Hollandais, avant le traité de Munster. »

L'erreur que nous relevons repose assurément sur quelque tradition. Quelques auteurs en effet ont avancé que les deux fils de Michel Bart, Herman et Cornil, ce dernier père de Jean Bart, s'étaient faits pêcheurs de 1658 à 1662, au moment où Dunkerque, ainsi que nous l'avons vu, se trouvait sous la domination anglaise. Aucune preuve certaine ne vient confirmer cette assertion. Peut-être a-t-on voulu par là louer le patriotisme du père et de l'oncle de Jean Bart, qui auraient mieux aimé s'assujettir à une condition vulgaire, que de continuer à faire la course sous pavillon britannique. Mais c'est là prêter aux fils de Michel Bart des sentiments qu'ils ne pouvaient pas avoir. Dunkerque n'était point française encore, ou bien ne l'avait été que de 1646 à 1652. Les marins de Dunkerque étaient avant tout Dunkerquois; c'est plus tard qu'ils durent éprouver le besoin de se dévouer et de combattre pour une patrie plus grande et qui fut la France.

Cornil Bart et Herman Bart vécurent ensemble dans une grande intimité. Presque toujours ils naviguèrent de conserve. Ils épousèrent les deux sœurs. Cornil, l'aîné, épousa Catherine Janssen, le 20 octobre 1647. Il en eut huit enfants; Jean Bart était le second. Lui-même mourut, après 1665, comme son père Michel Bart, d'une blessure qu'il reçut en mer ([1]).

1. Eugène Sue, dans son *Histoire de la marine française*, laisse supposer que Cornil Bart mourut des suites de ses blessures au moment du siège

Le second fils de Michel, Herman Bart, épousa le 12 octobre 1651, la sœur cadette de Catherine, Martine Janssen, dont il eut quatre fils. La famille Janssen a, elle aussi, donné à Dunkerque de hardis corsaires.

L'enfance de Jean Bart s'écoula dans sa ville natale sans rien offrir de bien particulier. Il est permis seulement de supposer que les récits des combats qu'il entendait redire par son père ou son oncle, entre deux expéditions, durent l'enthousiasmer pour les choses de la mer. Sans doute il fut témoin des acclamations qui saluaient les siens, quand ils revenaient au port de Dunkerque ramenant les prises qu'ils avaient faites dans leurs courses fréquentes ; et souvent le canon tonnant dans la Manche, ou quelque frégate sous voiles, le firent accourir parmi le peuple curieux de si beaux spectacles. Sans doute aussi, vigoureux et fort comme il était, essaya-t-il ses poings sur ses compagnons d'âge, en attendant qu'il lui fût donné de se mesurer avec l'ennemi.

On rapporte, mais rien n'est moins sûr, qu'il s'enfuit un jour vers le port, et qu'ayant détaché un canot, il força deux de ses jeunes camarades de s'embarquer avec lui. Un vent terrible surprit en haute mer les navigateurs imprudents ; et Jean Bart, qui s'était mis au gouvernail, frappait à tour de bras sur son équipage inexpérimenté

de Dunkerque par Turenne, en 1658. C'est une erreur. L'acte de naissance de son huitième enfant, Gaspard-François Bart, est du 14 février 1665.

pour lui donner du cœur et le forcer à ramer. Cela est possible, bien que cela ne soit pas certain. En tout cas ce sont jeux de héros, comme d'autres sont jeux de princes ; et qu'y aurait-il de surprenant à ce que, au milieu des matelots, Jean Bart ait ainsi préludé à la rude vie qu'il devait mener ?

Ce que l'on sait mieux, c'est que Jean Bart s'embarqua pour la première fois en 1662, au mois de juin. Il avait onze ans et huit mois. Il servait alors en qualité d'apprenti-matelot sur une pinque qui faisait la contrebande entre Flessingue et les côtes d'Angleterre. Son patron était originaire de Picardie et s'appelait Jérôme Valbué. Ce Valbué avait un caractère violent et emporté, mais il était tellement expert en son métier qu'on lui donna le commandement d'une caravelle, petit bâtiment d'une vingtaine de tonneaux, gréé de voiles latines et se manœuvrant facilement ; Valbué de plus avait le titre de pilote hauturier royal. Peu de temps après, en 1666, lorsque la guerre eut été déclarée contre l'Angleterre et que Louis XIV eut fait alliance avec la Hollande, comme on avait besoin de marins expérimentés pour piloter dans les ports de France les navires hollandais obligés de faire relâche, et surtout pour surveiller la marche des vaisseaux anglais, Jérôme Valbué avait été nommé capitaine d'un brigantin de 120 tonneaux.

Ce brigantin garde-côte s'appelait le *Cochon-Gras.*

Qu'on ne s'étonne point de ce nom. Ainsi que le fait

remarquer l'auteur de l'*Histoire de la marine en France*, « les capitaines du temps ne mettaient guère de délicatesse dans le choix des noms qu'ils donnaient à leurs navires ». Les archives provenant du greffe de l'amirauté de Calais font mention de noms aussi singuliers : le *Cochon-Maigre*, le *Chien-Sourd*, le *Chien-Galeux*, le *Chasseur-Borgne ;* nous retrouvons ces mêmes navires dans l'Histoire de Pierre Faulconnier, et d'autres encore, comme le *Jeune-Chien*, le *Petit-Chien*. Parmi les prises faites par les corsaires de Dunkerque se rencontrent des navires baptisés tout aussi étrangement, bien que quelques-uns dans un style plus relevé, le *Cabillau*, la *Femme de Wesby*, le *Premier-Jugement de Salomon*, l'*Aventure de l'Ami*. C'est seulement quand l'influence française se fera sentir, quand Louis XIV imprimera sur toutes choses son cachet de majesté et d'enflure un peu outrée, qu'on verra des vaisseaux de ligne appelés d'un nom ronflant, comme le *Terrible*, le *Mars*, le *Neptune*, l'*Entreprenant ;* des frégates comme la *Fortune*, la *Gloire*, l'*Héroïne*. Les armateurs dunkerquois subiront alors l'influence souveraine et nommeront leurs vaisseaux la *Conquérante*, l'*Aigle*, la *Sirène*, la *Victorieuse*, ou, à tout le moins, la *Vipère*, la *Levrette*, le *Coq-Hardi*.

Le *Cochon-Gras* avait été construit à Dunkerque par un maître charpentier juré du roi, nommé Ozon. Il était fin voilier et d'une marche supérieure, si bien que le gouverneur de Picardie et Boulonnais, M. de Charost, l'avait fait acheter pour servir de paquebot entre la

France et l'Angleterre. Nous trouvons en effet dans Faulconnier que, dans l'année 1664, le commerce de la Grande-Bretagne sur Dunkerque étant augmenté, «on y établit le 14 juillet un *Packet-Boat*, ou petit vaisseau léger, pour transporter par mer les passagers, les marchandises et les lettres d'Angleterre en France. »

En 1666, depuis la déclaration de guerre, ce brigantin ne faisait plus le service de paquebot, mais était employé comme garde-côte. Jean Bart avait depuis quatre ans suivi Jérôme Valbué. Il était son second à bord du *Cochon-Gras*. Outre le capitaine et son lieutenant, l'équipage se composait de cinq matelots, de trois mariniers et d'un mousse ou *gourmette*.

On était au 15 juin. Le brigantin croisait dans la Manche. Depuis quelque temps déjà, un des cinq matelots, Martin Lanoix, était en butte à toutes les injures et même aux coups de son patron. Nous avons dit quelle était la violence de maître Valbué. Celui-ci était fervent catholique, mais n'exerçait point la charité chrétienne envers Lanoix qui était huguenot. Les discordes civiles et les guerres religieuses étaient à peine éteintes et l'intolérance que montrait Valbué était encore pratiquée par bien des gens, tant d'un parti que de l'autre. Peut-être Valbué, âgé alors d'une cinquantaine d'années, avait-il assisté au siège de la Rochelle et retrouvait-il quelque vieux souvenir de haine ; en tout cas la passion faisait parfois de cet homme colère un être féroce. « Lanoix était assez

expert pour être marinier, n'eût été la jactance et l'hérésie de ce malheureux. » De discussion en discussion, brutalités de la part du maître, défis ou mépris affecté de la part du matelot, les choses s'étaient envenimées à un tel point « qu'à chaque nouveau débat l'équipage tremblait de voir Valbué meurtrir Martin Lanoix, ou de voir Martin Lanoix meurtrir le dit maître Valbué (1). »

Il faut remarquer que le respect de la hiérarchie n'existait guère en ce temps-là à bord des navires marchands ou corsaires, et qu'en dehors du service, patron et matelots vivaient ensemble assez familièrement. Valbué et Lanoix n'en avaient que plus d'occasions de se quereller.

Ce jour-là Valbué avait bu plus que d'habitude. « Étant déjà comme ivre », il lança quelques insultes à l'adresse de Lanoix. Celui-ci ne répliqua point tout d'abord, mais Valbué, « de plus en plus aviné, vitupéra furieusement et menaça contre Martin Lanoix, » qui lui répondit avec assez de calme :

— « Maître, le Jugement d'Oléron porte que le maître ne doit pas donner sujet de mutinerie ou faire déplaisir aux matelots ; il ne doit pas les injurier, mais les traitera favorablement. »

Le *Jugement d'Oléron*, recueil de coutumes maritimes réunies en 1152 à Oléron, sur les ordres d'Éléonore d'Aquitaine, avait force de loi dans toutes les mers du

1. Extrait de la procédure qui fut faite plus tard par ordre de M. de Charost, gouverneur du Boulonnais.

Ponant et réglait toutes les questions relatives à la navigation.

Valbué, irrité de ce que son matelot osât lui citer la loi d'Oléron, s'emporta davantage et se répandit en invectives contre les huguenots. Lanoix répliqua sur le même ton et traita les catholiques de « pourceaux du pape ». Oubliant alors toute retenue, et blessé au vif par cette grossièreté, Valbué s'élança sur Lanoix pour le frapper. Lanoix recula, et dit simplement :

— « Le Jugement d'Oléron, auquel vous êtes soumis comme moi, maître, ordonne que le maître ne doit pas sur sa chaude poursuivre le marinier, s'il vous plaît. »

Exaspéré du sang-froid de son matelot, Jérôme Valbué le frappa brutalement. Martin Lanoix fit quelques pas en arrière, et enjambant une chaîne de fer tendue en travers de la poulaine :

— « Maître, dit-il, le Jugement d'Oléron restreint la correction du maître à un seul coup. Le Jugement d'Oléron dit aussi que le marinier doit fuir devant le maître jusqu'à la proue du navire et se mettre du côté de la chaîne ; et si le maître le poursuit de l'autre part, le marinier alors peut se mettre en défense; » et il tira son couteau.

Valbué s'avança en jurant.

— « Maître, continua Lanoix, j'ai reçu votre premier coup, ainsi que le veut le Jugement d'Oléron. Si vous me frappez maintenant, vous vous mettez hors de droit et je requiers témoignage contre vous ; car le maître doit s'arrêter sans outre-passer la chaîne. »

Valbué, tout frémissant de rage, sauta par-dessus la chaîne et, saisissant Martin Lanoix par le cou, il le terrassa ; mais le matelot avait joué du couteau : Valbué le lâcha, se sentant atteint dans les chairs du bras.

Lanoix s'était redressé et remis en défense. Un matelot, Simon Laret, s'élança sur lui pour le désarmer; il s'embarrassa dans la chaîne et glissa sur le pont. Un coup de couteau de Martin Lanoix l'empêcha de se relever. Il était mort.

Tous les matelots se jetèrent alors sur Lanoix ; il en blessa un, mais fut bientôt désarmé et étroitement garrotté.

Immédiatement, sans perdre une minute, Valbué, que cette scène semblait avoir dégrisé, fit mettre le brigantin en panne, et ayant assemblé autour de lui les hommes de son équipage, il leur dit :

— « Par le Jugement d'Oléron qu'il a invoqué, en mer tout matelot est juge ; vous allez juger Martin Lanoix. »

Et relevant autour de son bras sa chemise ensanglantée, il fit voir à chacun une entaille assez longue et béante.

— « Par le Jugement d'Oléron qu'il a invoqué, dit-il, le marinier frappant ou levant arme contre son maître sera attaché avec un couteau bien tranchant au mât du navire, par une main, et sera contraint de retirer sa main de façon que la moitié en demeure au mât attachée. »

Étendant son bras meurtri, Valbué reprit :

— « Est-ce, oui ou non, Martin Lanoix qui m'a fait cela ? »

Tous dirent oui, sauf Jean Bart et un matelot nommé Van Burg qui gardèrent le silence.

— « Est-ce, oui ou non, Martin Lanoix qui m'a fait cela ? » répéta Valbué en montrant sa blessure à Van Burg et à Jean Bart.

— « Maître, dit celui-ci, vous avez outre-passé la chaîne, et...

— « Est-ce, oui ou non, Martin Lanoix ?

— « Eh bien, non ! » dirent Jean Bart et Van Burg.

— « Six mariniers sont d'avis que Martin Lanoix a blessé son capitaine Jérôme Valbué ; deux disent qu'il ne l'a pas blessé. Six mariniers ont raison contre deux : Martin Lanoix a donc blessé son capitaine. »

Et Valbué se fit apporter son coutelas. « C'était une lame espagnole, toute droite, très large et quelque peu ébréchée à la pointe ; il la mit dans une rainure assez profonde formée par la jumelle du mât, et l'y fixa au moyen de petits apparaux faits de débris de menuiserie de planches de Norwège dont on raccommodait la chaloupe du bâtiment. Quand la lame fut fixée solidement, on leva le patient, qui fut enroulé et enchevêtré de telle sorte que son bras droit seulement était libre, lequel bras fut attaché court et serré à fleur de la lame très affilée; et on tira et tirailla de telle sorte que les chairs furent coupées, mais non pas l'osselet du poignet [1]. »

1. Extrait de la procédure.

Jérôme Valbué fit détacher le malheureux Lanoix qui restait impassible, puis il donna l'ordre d'apporter le corps de Simon Laret. « On posa le corps aux pieds de Martin, que deux matelots plus morbides et pâles que le patient lui-même tenaient toujours garrotté. »

— « Le Jugement d'Oléron qu'il a invoqué, dit Valbué, porte que si quelque matelot tue un compagnon ou le blesse en sorte qu'il en meure, on attachera le mort au vivant dos à dos, et ils seront jetés tous deux à la mer; s'il est à terre, il sera exécuté à mort. »

Et Valbué poursuivit en indiquant le cadavre :

— « Martin Lanoix a-t-il tué Simon Laret ? »

Jean Bart et Van Burg se turent ; les six autres marins répondirent affirmativement.

Valbué marcha droit à Jean Bart et à son compagnon :

— « Martin, reprit-il, a-t-il tué Simon ? »

Van Burg et Jean Bart, révoltés de cette scène de cruauté, essayèrent de protester.

— « Martin a-t-il tué Simon ? » répéta Valbué en frappant du pied d'impatience.

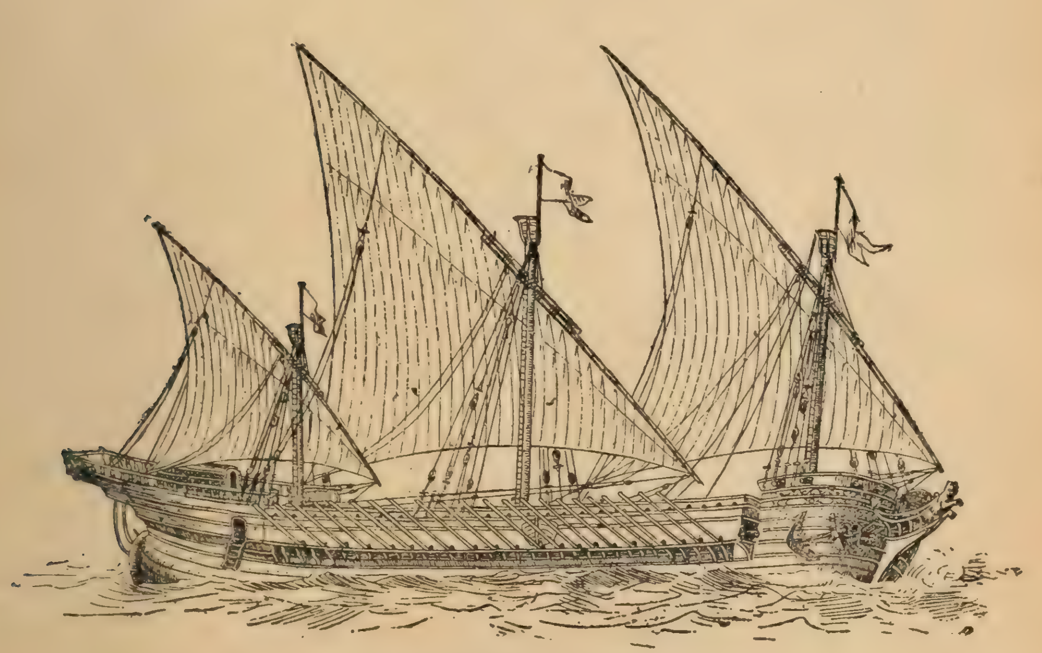
— « Non ! » firent Jean Bart et Van Burg.

— « Six mariniers, poursuivit Valbué, sont d'avis que Martin Lanoix a tué Simon Laret ; deux disent qu'il ne l'a pas tué. Six mariniers ont raison contre deux : Martin Lanoix a donc tué Simon Laret. Qu'on exécute contre lui le Jugement d'Oléron qu'il a invoqué tout à l'heure. »

L'infortuné Lanoix fut lié tout vivant avec le mort, dos à dos, et lancé à la mer.

Ceci se passait le 15 juin 1666. Le soir même le brigantin entrait dans le port de Calais, et maître Valbué allait faire son rapport au gouverneur.

Un mois après, Jean Bart quittait le capitaine du *Cochon-Gras* et s'engageait comme matelot au service de la Hollande. Le drame atroce auquel il avait assisté au bord de son ancien patron l'avait tristement impressionné. Il voulait être marin, mais non servir de second à un bourreau.



Galéasse (XVIe siècle).

CHAPITRE III

Jean Bart prend du service en Hollande. L'amiral Michel de Ruyter. Jean Bart obtient un prix de tir au canon. — Rupture de la paix entre la France et la Hollande. Charles Keyser. Le *Canard-Doré*. Jean Bart et Keyser regagnent Dunkerque. Jean Bart second à bord d'un corsaire. Il obtient le commandement d'une galiote. Le *Roi-David* et l'*Alexandre*. Leur première prise, l'*Homme-Sauvage*. Campagne de 1674. La frégate la *Royale*. Succès de Jean Bart. Détails sur l'organisation de la guerre de course.

LA Hollande, en ce moment, disputait victorieusement à l'Angleterre l'empire des mers. Michel de Ruyter, le plus fameux marin de son temps, avait assez de réputation pour attirer à lui le jeune Jean Bart, désireux de faire ses premières armes sous un chef aussi renommé. Les Provinces-Unies étaient en paix avec la France, et plusieurs gentilshommes de la cour de Louis XIV, MM. de Cavoye, de Busca, de Coislin, d'Harcourt, le comte de Guiche, le prince de Monaco et le chevalier de Lorraine, avaient eux-mêmes obtenu de prendre du service sous le célèbre amiral.

Jean Bart fut inscrit parmi les matelots de la flotte hollandaise, mais c'est à tort qu'on a dit qu'il avait fait partie de l'équipage des *Sept-Provinces*, vaisseau de 80 canons qui portait le pavillon de Ruyter.

Jean Bart n'avait pas encore vu le feu, « bien qu'il fût déjà familiarisé avec le langage du canon [1]. »

---

1. A. Badin, *Vie de Jean Bart.*

Les archives de Dunkerque constatent qu'il avait remporté depuis peu, étant apprenti lameneur, le prix décerné au meilleur pointeur d'artillerie du port de Calais. Une ordonnance de 1660 porte en effet que



RUYTER.

« deux prix, d'une pistole et d'une demi-pistole, seraient distribués tous les dimanches à ceux qui auraient le mieux servi une pièce de canon, afin d'exciter les gens de mer à se faire instruire dans l'exercice de l'artillerie.

De plus, tous les trois mois, devait être tiré un prix extraordinaire d'une épée et d'un baudrier, à la livrée du roi, de la valeur de six pistoles, adjugé au meilleur tireur (1). »

Jean Bart avait obtenu cette épée alors qu'il n'avait pas quinze ans. Il pouvait être fier jusque-là de son adresse ; maintenant il allait assister à de plus terribles exercices.

C'était vers la fin du mois de juillet 1666 qu'il avait quitté Jérôme Valbué ; les 4, 5 et 6 août suivants, il reçut le baptême du feu et prit part aux grands combats que l'amiral Michel de Ruyter livra contre la flotte anglaise commandée par Monck.

L'année suivante il se trouvait également à bord d'un navire de la flotte hollandaise, lors de l'expédition de Chatam. L'Angleterre, que cette expédition avait épouvantée, s'empressa de conclure la paix de Bréda, le 31 juillet 1667.

Notre héros faisait ainsi sous les Hollandais, et quasi sous les yeux de Ruyter, l'apprentissage de son métier. Il allait bientôt y devenir des plus experts ; et, par une bizarrerie de la destinée, ce seront précisément les Hollandais qui éprouveront davantage la force de ses coups.

La paix ne tarda pas à être rompue entre Louis XIV et les Provinces-Unies. Celles-ci, à mesure que leurs succès s'affirmaient, à mesure que leur marine donnait

1. Ordonnances royales ; Livre XIX.

des preuves de sa puissance, s'imaginèrent qu'elles n'avaient rien à craindre et qu'elles n'avaient que faire d'un allié. La guerre commença à coups de gazettes ; quelques misérables devises latines devaient faire le reste.

La Hollande avait, au commencement de 1672, fait frapper une médaille qui représentait un de ses ministres, Van Benningen, commandant au soleil ; on y lisait en exergue : *In conspectu meo stetit sol.* Le soleil, c'était Louis XIV qui avait fait de l'astre du jour son pompeux emblème. Le grand roi, qui ne voulait point qu'on pût se vanter d'avoir arrêté ses armes victorieuses, répondit dans le même langage allégorique. Une médaille, frappée par son ordre, représentait un soleil attirant les vapeurs d'un marais, avec cette légende : *Erexi, sed discutiam ;* « je les ai élevées, mais je les dissiperai. » Charles II, attaqué de son côté de la même manière, s'en tira de la même façon. Son *Mihi soli obtemperat æquor,* « c'est à moi seul qu'obéit la mer, » équivalait, pour les Hollandais jaloux de cet empire, à la plus nette des provocations.

La guerre fut en effet déclarée simultanément à la Hollande par la France et par l'Angleterre, le 7 avril 1672.

Jean Bart cependant s'était distingué dans sa profession et s'était rapidement mis au-dessus de ses compagnons par son activité, son courage et les grandes qualités d'énergie et de détermination qu'on avait pu

déjà apprécier en lui. Au moment de la déclaration de guerre, il était second lieutenant du brigantin hollandais le *Canard-Doré*, capitaine Swoëlt, du port de Flessingue. Le premier lieutenant du *Canard-Doré* était un dunkerquois, Charles Keyser, de quelques années plus âgé que Jean Bart, son ami intime en même temps que son compatriote, ou mieux, pour parler la langue des marins et se servir d'un terme que ceux-ci emploient pour exprimer le plus sincère attachement, son matelot.

Quelques jours à peine après que la guerre eut été déclarée, Jean Bart et Charles Keyser en furent avertis. Ils n'hésitèrent pas un moment, et prirent la résolution de retourner à Dunkerque et de se mettre à la disposition de l'amirauté française. On essaya vainement de les gagner : on leur fit même, au nom des Provinces-Unies, d'avantageuses propositions : ils devaient prendre chacun le commandement d'une caravelle et recevraient en même temps le grade de lieutenant de brûlot. Toutes ces offres furent inutiles, et rien ne put distraire les deux amis de ce qu'ils considéraient comme le plus impérieux des devoirs : la fidélité à leur patrie.

Les Hollandais, lorsqu'ils virent que leurs avances étaient ainsi repoussées, voulurent user de la force pour retenir nos Dunkerquois : mais Charles Keyser et Jean Bart déjouèrent leurs projets, et, quittant de nuit le *Canard-Doré*, ils s'embarquèrent sur une chaloupe et arrivèrent bientôt à Dunkerque.

Là ils furent assez heureux pour obtenir immédiatement un emploi. On les estimait assez l'un et l'autre pour qu'on fît cas de leurs services; et il n'y avait que peu de jours que les deux amis étaient à Dunkerque quand ils trouvèrent l'occasion de reprendre la mer sur un bâtiment corsaire, Jean Bart en qualité de second, et Charles Keyser comme maître d'équipage. Ils demeurèrent ensemble du mois d'avril 1672 à la fin de l'année 1673, faisant la course dans la Manche et dans la mer du Nord, et se signalant par leur bravoure et leur jeune expérience à un tel point, qu'au commencement de la campagne de 1674 des armateurs de leur ville leur offrirent à tous les deux le commandement d'un bâtiment.

Jean Bart n'avait pas encore vingt-quatre ans. Le navire qu'il montait était une galiote armée de deux canons et s'appelait le *Roi-David*. Son équipage était de trente-six hommes. La galiote dont Charles Keyser était capitaine se nommait l'*Alexandre*.

Vers la fin du mois de mars 1674, le *Roi-David* et l'*Alexandre* appareillèrent et allèrent croiser de conserve le long des côtes de Hollande. Une semaine après, le 2 avril, à la hauteur de l'embouchure de la Meuse, un dogre hollandais passa en vue des deux galiotes. Jean Bart et Keyser firent force de voiles, le rejoignirent et s'en emparèrent sans qu'il essayât même de leur résister. On peut penser si les deux capitaines furent fiers de leur première prise qu'ils ramenèrent triomphalement à Dunkerque. Ce dogre était d'environ

deux cents tonneaux; il était chargé de charbon de terre et se nommait l'*Homme-Sauvage*.

Le 3 avril, le lendemain par conséquent, Jean Bart mit à la voile, et le 6, à l'entrée du Zuyderzée, près de l'île de Vlie, il attaqua une pinasse dont il se rendit maître. Cette pinasse, bâtiment long et étroit, et d'une grande vitesse, était armée de dix pièces de canon et s'appelait l'*Aventure de l'Ami;* elle portait un riche chargement de vins d'Espagne.

Cinq semaines plus tard, le 15 mai, le *Roi-David* donna la chasse, vis-à-vis de la Meuse, à un dogre hollandais qu'il prit après deux heures de poursuite. Ce dogre était chargé de quatre mille écrevisses, de noisettes et de quatre cents paires de bas.

Le 24 juin, une galiote hollandaise chargée de sept cents setiers de blé, nommée l'*Amitié*, tombait au pouvoir de Jean Bart, à douze lieues environ de l'île de Vlie.

Le 25 juin, une grosse flûte, le *Saint-Pierre de Bruges*, qui portait chargement de cent quatre-vingt-deux tonneaux de vins de Bordeaux et de Frontignan, fut amarinée, vers le Dogger-Bank, par le *Roi-David*, après deux heures de chasse.

Enfin, le 28 du même mois, Jean Bart, vers l'île de Vlie, s'emparait d'une busse de pêche, le *Corbeau-Noir*.

C'étaient là, il faut l'avouer, de brillants débuts et qui devaient faire augurer de ce que l'avenir réservait à notre héros. Les armateurs dunkerquois, heureux de ces prises dont quelques-unes avaient une valeur

considérable, et satisfaits de voir qu'ils avaient si bien placé leur confiance, offrirent à Jean Bart un commandement plus important et lui donnèrent la frégate la *Royale*, de dix canons. C'est sur ce bâtiment que Jean Bart continua sa campagne de 1674.

Il appareilla de Dunkerque au milieu du mois d'août, et se dirigea vers les parages où il avait fait ses premières prises. Une petite frégate dunkerquoise, l'*Alexandre*, capitaine Doorn ou D'Hoorn, accompagnait la *Royale*. Une galiote hollandaise, l'*Élisabeth*, chargée de planches et de cordages, tomba en leur pouvoir le 27 août, à la hauteur des côtes de Zélande.

Le 11 septembre, devant le Texel, les deux capitaines attaquèrent une flûte baleinière, portant huit canons et quarante hommes d'équipage. Cette flûte revenait du Groënland et s'appelait le *Flambeau-Doré* (1). Elle amena son pavillon après une défense vigoureuse qui dura quatre heures. Deux jours après, la *Royale* et l'*Alexandre* rentraient à Dunkerque.

Presque aussitôt les deux frégates reprirent la mer, en compagnie cette fois des *Armes de Dunkerque* dont Charles Keyser venait de recevoir le commandement, puis elles allèrent croiser chacune de son côté après que les trois amis eurent fait une sorte de traité d'association par lequel ils s'engageaient à partager les prises que chacun d'eux pourrait faire.

Le 24 octobre, la *Royale*, naviguant de conserve

1. Ou, selon M. A. Badin, le *Jambon-Doré*.

cette fois avec la *Dauphine*, que commandait un Jacobsen, s'empara, à huit lieues environ du Dogger-Bank, d'une flûte chargée de planches de Norwège, le *Saint-Georges*.

Voilà pour la seule année 1674, qui, l'on doit le remarquer, fut la première où Jean Bart ait navigué comme capitaine corsaire.

Nous avons eu déjà, et nous aurons bien plus encore à nous occuper de cette guerre que faisaient à l'ennemi des navires particuliers, et les mots de *course*, de *corsaire*, de *prise*, reviennent constamment sous notre plume. Il faut bien se garder de confondre, ainsi qu'on est tenté de le faire, le capitaine corsaire avec le pirate. Celui-ci parcourt les mers, pille, rançonne, brûle et tue au même titre qu'un voleur parcourrait les grands chemins. Le corsaire, ou commandant d'un bâtiment armé en course, outre la permission générale de nuire à l'ennemi, donnée par le chef d'un état qui déclare la guerre, doit avoir une permission toute personnelle. C'est un volontaire, un franc-tireur, si l'on veut, qui n'est point incorporé dans l'armée régulière, mais qui doit obéir à certaines lois qui lui sont propres outre qu'il est assujetti aux lois communes. Un aperçu sur l'organisation de la guerre de course nous paraît devoir être de quelque intérêt; le rôle des corsaires, dans le siècle de Louis XIV et depuis, a été si considérable, qu'il n'est vraiment pas possible de soulever une question maritime sans qu'on soit amené aussitôt

à parler d'eux. Eux seuls, mais multipliant leurs coups d'audace, manœuvrant rapidement, grâce à leurs légers navires, ont fait plus de mal au commerce et à la fortune de l'Angleterre et de la Hollande que toutes les puissantes escadres du grand roi.

Nous empruntons les détails qui vont suivre à M. de Valincourt, secrétaire général de la marine, qui écrivit un *Traité des prises* pour l'usage du comte de Toulouse ([1]).

« Ceux qui veulent armer pour faire des prises sont obligés de prendre une permission qu'on appelle communément commission en guerre ou commission pour armer en course; elle doit contenir le nom du vaisseau, son tonnage, le nom de son capitaine, le nombre de ses canons et de son équipage, et le lieu d'où il part.

« Il est défendu à tous sujets du roi de prendre une commission d'aucun roi, prince ou état étranger, pour armer des vaisseaux en guerre, sans permission expresse, à peine d'être traités comme pirates, c'est-à-dire punis de mort.

« Ceux qui courent la mer sans commission d'aucun prince ni état souverain, sont encore plus criminels; ils doivent être regardés et punis comme des voleurs publics.

« Ceux qui se trouvent saisis de deux commissions de différents princes sont traités de même, car s'ils prennent commission d'un autre prince, ce ne peut être

1. Traité que l'auteur de l'*Histoire de la marine française* a inséré dans son ouvrage.

que pour courir contre des peuples sur lesquels leur souverain ne leur a pas permis de courir.

« Il était autrefois défendu, sous les mêmes peines, à ceux qui arment en course d'avoir plusieurs pavillons différents dans leurs bords ; il y a une ordonnance du 23 février 1674 par laquelle le roi veut que ceux qui s'en trouveront saisis soient traités comme pirates ; mais on s'est relâché sur cet article en faveur des armateurs, et l'on souffre maintenant qu'ils aient plusieurs pavillons, pourvu qu'ils ne combattent que sous celui du prince dont ils ont commission. »

L'on conçoit en effet de quel usage pouvait être aux armateurs d'avoir différents pavillons. Cela leur servait à pouvoir plus facilement s'approcher des vaisseaux dont ils voulaient se rendre maîtres et qui auraient pris la fuite à la vue d'un pavillon ennemi. Mais au moment d'attaquer, et avant de tirer le premier coup de canon, un navire corsaire devait arborer le pavillon de sa nation.

« Les vaisseaux qu'il était permis au corsaire de prendre et qu'on appelait communément de bonne prise, étaient de quatre sortes :

« Ceux qui avaient fait refus d'amener leur pavillon, amis ou ennemis ; ceux que l'on reconnaissait par leurs papiers pour appartenir aux ennemis de l'État ; ceux qui n'avaient aucun papier qui pût faire connaître à qui ils appartenaient ; enfin les vaisseaux même des amis et des alliés qui se trouvaient chargés d'effets appartenant aux ennemis. »

De même que les armateurs changeaient souvent de pavillon pour n'être pas reconnus des vaisseaux qu'ils voulaient prendre, de même les vaisseaux qui craignaient d'être pris usaient de précautions identiques afin de les éviter. Pour empêcher cette fraude, on établit la visite des vaisseaux en mer, qui se pratiquait ainsi : l'armateur qui apercevait en mer un navire, sous quelque pavillon qu'il naviguât, lui tirait un coup de canon à poudre ; cela s'appelait *semonce.* Aussitôt le maître ou le capitaine du navire était obligé d'amener ses voiles, de mettre sa chaloupe à la mer et de venir à bord de celui qui avait tiré, avec tous les papiers qui pouvaient justifier de quelle nation était le vaisseau et à qui appartenaient les marchandises dont il était chargé. S'il refusait d'amener ses voiles après la semonce, l'armateur était en droit de l'y contraindre par artillerie ou autrement ; et, en cas qu'il fût pris dans le combat, il était déclaré de bonne prise, de quelque nation qu'il pût être.

Cette règle du droit de visite n'était pas universellement reçue. Elle fut établie par l'ordonnance de 1584, et, bien que contestée, l'ordonnance de 1681 vint la confirmer en la renouvelant.

S'il paraissait par les papiers que le vaisseau appartînt aux ennemis de l'État, l'armateur devait l'amener et il était déclaré de bonne prise. Ces papiers avaient donc une grande importance ; il y en avait de deux sortes, ceux qui regardaient le corps du vaisseau et ceux qui regardaient son chargement.

Les premiers étaient : *les lettres de mer*, délivrées par le magistrat de la ville d'où était le vaisseau, scellées du sceau de la ville, et faisant mention du nom et du tonnage du vaisseau, de celui à qui il appartenait et du capitaine qui le montait ; *le congé*, ou passeport, qui devait faire mention du lieu d'où partait le vaisseau et de celui où il allait ; la *charte-partie*, contrat fait par un négociant avec le maître d'un vaisseau pour porter des marchandises à quelque endroit ; et enfin quelquefois *le contrat de vente* du vaisseau, nécessaire surtout lorsque les lettres de mer n'étaient pas du lieu où le vaisseau avait été construit. Par exemple, dans le cas où un navire construit en Angleterre aurait eu des lettres de Suède, le contrat eût prouvé qu'il avait été acheté par un Suédois à qui il appartenait, sans quoi l'on eût été en droit de soupçonner les lettres de mer de fausseté.

Les papiers qui regardaient le chargement du vaisseau étaient *les connaissements*, ou reçus de marchandises, ainsi appelés parce qu'ils servaient à faire connaître à qui ces marchandises appartenaient ; les connaissements étaient faits en triple expédition : l'une demeurait à celui qui avait chargé la marchandise ; l'autre à celui qui la conduisait ; la troisième enfin était envoyée par une autre voie à celui à qui la marchandise était destinée. Le connaissement n'était que pour une partie du chargement ; mais il y avait aussi parmi les papiers du bord un état ou mémoire de toutes les marchandises qui étaient dans le vaisseau, avec les noms

de ceux qui les expédiaient et de ceux à qui elles étaient adressées. Ce mémoire s'appelait *facture* et détaillait le chargement entier. On peut dire que c'était un connaissement général. Outre ces papiers, il se trouvait souvent dans un vaisseau des lettres écrites par des marchands à leurs correspondants ou associés, par lesquelles ils leur donnaient avis des marchandises qu'ils leur expédiaient.

Aussitôt que l'armateur avait reconnu qu'un navire était de bonne prise, il devait se saisir de tous les papiers, tant de ceux qui concernaient le corps du vaisseau que de ceux concernant le chargement, et fermer les armoires, coffres, chambres et autres lieux où étaient les marchandises, afin qu'il n'en fût fait aucun pillage. Il devait conserver ces papiers ; c'est par là principalement qu'il pouvait justifier que le vaisseau était de bonne prise et qu'il avait le droit de l'amener.

Il devait ensuite amariner la prise, c'est-à-dire en faire passer sur son bord le maître et les principaux matelots, afin de diminuer leurs forces, et les remplacer par des gens de son propre équipage en nombre suffisant pour empêcher ceux qui restaient de se révolter. Ses gens étaient chargés de conduire la prise jusqu'au port. Enfin l'armateur prenait les clefs des magasins où étaient enfermées les marchandises et empêchait le pillage. Il n'avait en effet aucun droit sur la prise avant qu'elle eût été déclarée bonne par les juges ; il était

juste aussi qu'on ne disposât de rien qu'en présence de tous ceux qui y avaient intérêt.

Dès que la prise était arrivée au port, celui qui l'avait faite ou celui qui la conduisait allait trouver les juges de l'amirauté et déclarait exactement en quel lieu, en quel temps et en quelle manière la prise avait été faite. Cela s'appelait faire *le rapport* ou *la déclaration.* Les juges alors se transportaient sur le vaisseau où ils dressaient procès-verbal, c'est-à-dire une relation exacte de tout ce qu'ils y avaient trouvé. Ils scellaient avec le sceau de l'amirauté les lieux où étaient emmagasinées les marchandises, et nommaient un gardien qui devait en prendre soin jusqu'après le jugement. Si, dans le chargement, il y avait quelque chose qui risquât de se corrompre, comme des fruits, du vin, des huiles, du poisson, les juges en ordonnaient la vente ; le prix en était mis de côté jusqu'au prononcé de l'arrêt.

Les juges interrogeaient alors le maître ou capitaine de la prise, ainsi que les matelots que bon leur semblait. L'examen des papiers, la déclaration de l'armateur, ces interrogatoires des matelots formaient ce que l'on appelait l'*instruction* d'une prise.

Il semble qu'il ne pouvait y avoir aucune difficulté à juger d'une prise ; les juges cependant ne laissaient pas d'être souvent embarrassés. Il y avait cent déguisements possibles qu'il fallait pouvoir deviner; quelquefois le cas se présentait qu'un vaisseau fût *masqué :* un navire hollandais, je suppose, voulait aller en Espagne;

il craignait d'être rencontré par des armateurs français. Il obtenait des lettres de mer d'un pays ami de la France, du Danemark, par exemple. Il portait pavillon danois, et avec ces lettres qui le faisaient passer pour danois, il faisait des connaissements au nom d'un Danois, et non du Hollandais qui avait expédié la marchandise.

Lorsque l'instruction ne prouvait pas suffisamment que le vaisseau et les marchandises appartenaient aux ennemis, on ordonnait que tout fût rendu au maître ; c'est ce qu'on appelait *faire main-levée ;* dans le cas même où le capitaine corsaire était dans son tort, et qu'il n'ait eu aucun doute ou aucun soupçon qui lui permît de se tromper, il était condamné à payer des dommages et intérêts, tant pour le retard causé au voyage du navire que pour le dégât ou dépérissement de ses marchandises. Aussi l'armateur sortant en course devait-il, avant de quitter le port, fournir caution d'un bourgeois qui s'obligeât pour lui à payer jusqu'à la somme de 15,000 livres.

Lorsqu'il paraissait, au contraire, que le vaisseau appartenait aux ennemis, on le déclarait de bonne prise, et les juges en ordonnaient la vente par devant eux.

Dans un armement il y avait trois intéressés, le *bourgeois*, l'*avitailleur* et l'*équipage*. Le premier était celui qui fournissait le navire, qui en était le *propriétaire ;* le mot de *maître* signifiait seulement celui qui le conduisait. Le bourgeois devait fournir son navire

en bon état et muni des agrès, apparaux, canons et autres armes nécessaires. L'avitailleur fournissait les vivres, les poudres, les munitions, les ustensiles. Le maître ou capitaine enrôlait son équipage, soldats et matelots.

Après avoir prélevé, sur le prix de la vente d'une prise, les frais du déchargement, de la garde du vaisseau et des marchandises, on prenait le dixième qui appartenait au grand-amiral et ce qui était dû aux juges qui avaient fait l'instruction ; le reste était également partagé entre le bourgeois, l'avitailleur et l'équipage. Si un navire avait plusieurs armateurs ou *combourgeois*, ceux-ci se partageaient la part qui leur revenait selon les sommes qu'ils avaient fournies.

Voilà, brièvement résumés, les principaux points qui réglementaient la guerre de course sous Louis XIV ([1]).

« Si la guerre de course, par laquelle Jean Bart s'éleva si haut, n'est plus aujourd'hui dans nos mœurs, elle était parfaitement estimée et honorée à cette époque. Lorsque nos amiraux voyaient leurs succès balancés par des revers, qui, tout glorieux qu'ils étaient, comme à la Hogue, n'en étaient pas moins des défaites, toujours la guerre de course rendit à la France des services importants et décisifs. Elle était surtout terrible pour l'Angleterre et la Hollande ([2]). »

1. Tous ces détails sont puisés dans l'excellent *Traité des prises* de M. de Valincourt.

2. A. Lebleu, *Étude sur Jean Bart.*

« La partie n'était pas égale. La France, ayant, en comparaison de ses ennemis, peu de commerce maritime, mais beaucoup de matelots, portait aux deux nations commerçantes dix coups contre un (1). »

La position géographique de Dunkerque favorisait nos corsaires, et l'Angleterre devait particulièrement en souffrir, toute communication étant interceptée ainsi entre la Tamise et la Baltique. La course, c'est l'offensive, et un ennemi sans cesse attaqué, et qui ne peut que se défendre, est à demi vaincu (2).

Louis XIV avait compris tout le parti qu'il pouvait tirer de la guerre de course fortement organisée. Nous verrons même l'État se faire armateur, et Seignelay, Louvois, Vauban qui favorisaient ces armements particuliers, ne dédaignèrent pas d'y prendre des intérêts. L'Angleterre se ruinait par un déploiement continuel de forces maritimes, et ses escadres ne parvenaient jamais à saisir d'insaisissables adversaires (3).

De plus les ordonnances de Louis XIV avaient réglementé cette guerre et l'avaient rendue plus loyale. L'ordonnance du 17 mars 1696 lui enlevait tout ce qui pouvait lui conserver un caractère de piraterie; elle enjoignait aux bâtiments français *d'assurer le pavillon*, c'est-à-dire d'arborer le pavillon national avant de tirer le premier coup de canon. Les autres nations acceptèrent successivement cette règle comme faisant partie du droit des gens (4).

1. H. Martin, *Histoire de France.* — 2. *Étude sur Jean Bart.* — 3. *Étude sur Jean Bart.* — 4. *Histoire de la marine.*

Jean Bart enfin a toujours relevé et ennobli cette profession de corsaire. Il s'attaquera presque constamment à plus forts que lui, et ses contemporains le représentent comme « n'usant des droits du vainqueur qu'avec la plus remarquable humanité et le désintéressement le plus rare (1). »

1. A. Lebleu.



Gabare (XVIIe siècle).

CHAPITRE IV

Campagne de 1675. Jean Bart contracte un premier mariage. Nicole Gontier. Campagne de 1676. Jean Bart monte la *Palme.* Exploits de Jean Bart. Prise du *Neptune.* Jean Bart reçoit du roi une chaîne d'or. Colbert veut organiser la guerre de course à Dunkerque. État des corsaires qui lui est envoyé à ce sujet. Notes de l'intendant Hubert sur Jean Bart. Supplément d'informations qu'exige Colbert. — Campagne de 1677 ; Le *Dauphin.* Campagne de 1678 ; prise du *Sherdam.* — Le *Mars.* Résultats obtenus par la guerre de course. — Vauban et Jean Bart. Jean Bart est nommé lieutenant de vaisseau dans la marine royale.

AU commencement de l'année 1675, Jean Bart sortit de Dunkerque avec la frégate la *Royale* dont nous avons vu qu'il avait obtenu le commandement. Le 13 janvier, il prit, devant l'île des Chelmys, une galiote chargée de grains, la *Ville de Paris.* Le 21 janvier, devant le Vlie, il rencontra trois navires marchands escortés par un navire de guerre, l'*Espérance,* de 10 canons et de cinquante hommes d'équipage. L'*Espérance* fut prise à l'abordage après une heure de combat.

L'*Espérance* devait servir de cadeau de noces à notre héros. Le 3 février suivant en effet, treize jours après ce nouvel exploit, Jean Bart épousait, à l'église paroissiale de Dunkerque, une jeune fille de cette ville, Nicole Gontier. Un parent de la mariée, François Gontier, et un des compagnons de gloire de Jean Bart, le capitaine Guillaume Doorn, leur servirent de témoins. Nicole

n'était âgée que de seize ans; Jean Bart avait un peu plus de vingt-quatre ans.

Au mois de juin, Jean Bart reprenait la mer. Le 30, la *Royale* que le *Grand-Louis*, capitaine Keyser, et la *Dauphine*, capitaine Jacobsen, avaient ralliée, reconnurent à la hauteur de l'Elbe, vers les trois heures du matin, un gros navire portant pavillon de Hollande, les *Armes de Hambourg*. Ils l'amarinèrent après une heure de chasse. Les *Armes de Hambourg* avait 26 hommes d'équipage et était chargé de quatorze sacs de poudre d'or, de sucre, et de douze mille pesants de dents d'éléphants.

Le 5 août, la *Royale* et le *Grand-Louis* s'emparaient d'une frégate de guerre, le *Lévrier*, de 12 canons et de 48 hommes d'équipage, et, le 9 août, d'une frégate pareillement armée et montée, la *Bergère*. Ces deux navires escortaient chacun un convoi de busses de pêche dont treize tombèrent au pouvoir de nos corsaires. Embarrassés de leurs prises, Jean Bart et Keyser rançonnèrent quatre des busses les plus riches, le *Canard-Doré*, l'*Espérance*, le *Saint-Nicolas* et le *Hemp-Cloper*, pour une somme de 11,600 livres, argent de Hollande, et les laissèrent libres de regagner leurs ports. Ils les chargèrent de la plus grande partie des équipages qu'ils avaient faits prisonniers, au nombre de trois cents hommes environ, et, ayant pris à bord de la *Royale* et du *Grand-Louis* les capitaines et les patrons de leurs prises, ils revinrent à Dunkerque

ramenant les deux frégates de guerre, le *Lévrier* et la *Bergère*, et neuf busses de pêche chargées de hareng et de sel.

Toutes ces prises furent déclarées bonnes. Jean Bart et Charles Keyser reçurent cependant une réprimande de l'amirauté. Le roi se réservait de disposer des prisonniers de guerre faits par les corsaires, et défendait à ceux-ci d'entrer à l'avenir en composition avec les équipages des vaisseaux dont ils se seraient emparés.

Le 23 septembre, la *Royale* croisait à l'embouchure du Vlie en compagnie de la *Dauphine*, capitaine Jacobsen. Un senau chargé de soufre, le *Premier Jugement de Salomon*, fut amariné sans résistance par les deux Dunkerquois. Rejoints quelques jours plus tard par l'*Alexandre*, que commandait un autre frère Jacobsen, ils s'emparèrent d'une flûte chargée de cuivre qui revenait de Drontheim, en Norwège; elle s'appelait l'*Arbre de Chêne*.

Dans le courant de cette année 1675, le nombre des prises faites par Jean Bart, seul ou de conserve avec ses amis, Keyser, Doorn et les Jacobsen, se montait à vingt. Il faut noter qu'au moment de son mariage il demeura cinq mois sans mettre à la voile, et qu'au mois d'octobre il désarma pour ne plus sortir de l'hiver.

Pendant la campagne de 1676, Jean Bart devait s'illustrer sur un autre bâtiment. Les succès qu'il avait

obtenus engagèrent des armateurs de Dunkerque à lui donner le commandement d'une belle frégate de 24 canons et de 150 hommes d'équipage, la *Palme*. L'audace de Jean Bart, la hardiesse de ses entreprises, devaient rendre le nom de ce navire redoutable aux ennemis.

La *Palme* appareilla de Dunkerque le 25 mars, en compagnie de trois frégates commandées par les capitaines Jacobsen, Pierre Lassie et Messemaker. Dans la nuit du même jour, les corsaires dunkerquois donnèrent la chasse, entre Ostende et Nieuport, à une pinasse de 10 canons, le *Saint-Joseph*, qui, se voyant sur le point d'être atteinte, s'échoua sur la côte. L'équipage parvint à s'enfuir, et la pinasse, renflouée, fut amarinée et dirigée sur Dunkerque.

Le lendemain Jean Bart et ses compagnons aperçurent une flottille de huit bélandres qu'escortaient trois vaisseaux de guerre hollandais. La *Poudre d'Or*, que montait Pierre Lassie, attaqua la première le convoi ennemi, mais les trois autres frégates dunkerquoises ne tardèrent pas à le rejoindre. Après un combat furieux qui ne dura pas moins de trois heures, une des frégates hollandaises, la *Tertoole*, dont le capitaine venait d'être tué, amena son pavillon; les deux autres s'enfuirent toutes voiles dehors, laissant au pouvoir des corsaires les huit bélandres qu'elles avaient mission de convoyer. Ces bélandres étaient chargées de soie, de coton, de cuirs, de laines, de tabac et d'une quantité de fruits, figues, raisins, amandes, oranges et citrons. La *Palme*

et les trois autres frégates revinrent à Dunkerque suivies de leurs prises.

Le 3 septembre, la *Palme* naviguait dans les parages d'Ostende, de conserve avec l'*Ange Gardien*, capitaine Lassie, et l'*Alexandre*, capitaine Keyser. Une flûte hollandaise, l'*Espérance de Brême*, fut amarinée sans résistance. Elle était chargée d'huile, de peaux, de beurre et de plusieurs ballots de bas et de mitaines.

Jean Bart allait bientôt accomplir des exploits plus grands que ceux par lesquels il s'était déjà distingué.

Le 7 septembre, à la hauteur d'Ostende, les vigies de la *Palme* signalèrent une flottille de busses de pêche. Une forte frégate de guerre, le *Neptune*, de 32 canons, convoyait les pêcheurs. Le *Neptune* appartenait à la compagnie de pêche d'Enckhuisen et portait commission et pavillon du prince d'Orange. Jean Bart se trouvait croiser seul cette fois. L'infériorité de son navire et de son artillerie ne le fit pas hésiter un moment, et, résolument, toutes voiles dehors, il laissa arriver sur le *Neptune*. Celui-ci, tout surpris de cette attaque, mais confiant dans sa force, n'eut que le temps de se préparer à un combat qu'il craignait peu. Bien que l'agression de la *Palme* lui parût téméraire, Liémard Cuiper, capitaine du *Neptune* et marin expérimenté, essaya de manœuvrer de telle sorte qu'il évitât l'abordage tout en foudroyant son adversaire de toutes ses batteries. Le combat dura longtemps; Jean Bart répondit de son mieux au feu de l'ennemi et lui

tua plusieurs hommes, puis, prenant habilement son temps, il réussit à accrocher le *Neptune* et monta le premier à l'abordage à la tête de ses matelots. Après une terrible mêlée, le *Neptune* amena son pavillon. Il avait perdu vingt hommes de son équipage et Liémard Cuiper lui-même était dangereusement blessé. Le convoi de busses tomba au pouvoir de Jean Bart, et la *Palme* rentra à Dunkerque, suivie de ses prises, aux acclamations de la foule qui s'empressait autour du jeune vainqueur.

Pour le récompenser de ce brillant combat, le roi envoya une chaîne d'or à Jean Bart. Louis XIV et son ministre Colbert jugeaient important d'exciter les capitaines corsaires à continuer la guerre qu'ils faisaient aux Hollandais, et le présent royal accordé à notre héros ne pouvait en effet qu'encourager ses émules de gloire. Cette chaîne d'or, à laquelle était appendue une médaille à l'effigie du roi, fut remise à Jean Bart, le 20 septembre, par l'intendant de la marine à Dunkerque, Hubert de Champy-Descluseaux.

« Si le présent a été reçu du capitaine Bart avec grande joie, écrivait l'intendant au ministre, il ne donne pas moins d'envie aux autres de faire de même que lui quelque belle action (1). »

Il est certain que le combat de la *Palme* contre le *Neptune* inspira à Colbert l'idée de former une escadre de course à Dunkerque. Dans la lettre qu'écrivait

1. Archives de la marine ; Lettre du 24 septembre 1676.

Colbert à l'intendant de la marine, pour le prier de remettre à Jean Bart la chaîne donnée par le roi, il s'exprimait ainsi :

« Comme Sa Majesté pourrait tirer un service considérable desdits capitaines armateurs de Dunkerque, s'ils pouvaient se réduire en escadre et obéir à l'un d'entre eux pour faire la guerre aux ennemis, Sa Majesté veut un mémoire exact du nombre et des noms desdits capitaines, où l'on marquera la réputation que chacun d'eux s'est acquise, les actions qu'ils ont faites depuis le commencement de la guerre, la qualité des bâtiments qu'ils montent, etc... (1). »

Quelques jours plus tard, le 24 septembre, Hubert de Champy-Descluseaux répondait au ministre : « Dans la pensée que Sa Majesté aurait de tirer service des capitaines corsaires, il y en aurait bonne partie qui se soumettrait volontiers à obéir audit Bart ; sa bravoure et sa manière de commander, quoique peu expérimenté, lui a donné quelque créance parmi eux. »

Le 28 septembre, Hubert envoyait au ministre l'état des capitaines corsaires de Dunkerque qu'il avait demandé. Jean Bart venait en tête de cette liste qui comprenait trente-trois noms. On lira avec intérêt ce qui concerne notre héros et son ami Charles Keyser :

« Le capitaine Jean Bart, âgé d'environ trente ans, fait capitaine depuis trois ans, commandant à présent

1. Archives de la marine ; lettre du 18 septembre 1676.

la frégate nommée la *Palme,* armée de 24 pièces de canon et équipée de 150 hommes.

« Dans sa dernière action, le même capitaine Bart a pris lui seul encore un autre convoi hollandais de 32 pièces.

« Pendant qu'il a été lieutenant, son capitaine rendit témoignage aux armateurs de sa conduite et de sa bravoure, ce qui lui fit donner sa première frégate de 8 pièces de canon, avec laquelle il prit un convoi hollandais de 10 pièces de canon en compagnie du capitaine Keyser.

« Avec sa seconde frégate, de 24 canons, accompagnée d'une autre de 20, commandée par le même Keyser, ils prirent chacun un convoi hollandais avec leur flotte chargée de harengs.

« Les deux mêmes ensemble, avec une autre de moindre force, ont attaqué une flotte sortant d'Angleterre pour Ostende, convoyée de trois navires de guerre; le capitaine Bart s'attacha à celui de 18 pièces et le prit à la vue des deux autres convois.

« Le capitaine Keyser, âgé de trente-cinq ans, commandant la frégate nommée le *Grand-Louis*, armée de 20 pièces de canon et équipée de 150 hommes.

« Ce qui est dit de lui ci-dessus fait connaître la liaison qu'ils ont ensemble ; le capitaine Bart et lui, tous deux sont de service, ce dernier déférant à l'autre, mais il leur faut laisser cette liberté de vivre comme ils font familièrement avec leurs équipages, conférant avec

les officiers et matelots quand il faut entreprendre quelque chose ; après cela leur commandement est absolu (1). »

Le document dont nous venons d'extraire ce qui précède est d'un haut intérêt. Nous voyons quelle était l'opinion qu'on avait de Jean Bart dès cette époque, et le cas qu'on faisait de sa personne ; et, bien que l'état porte qu'il était âgé de trente ans, c'est à peine s'il en avait vingt-six, le mémoire et l'état des corsaires de Dunkerque datant des derniers jours de septembre 1676. Ainsi Jean Bart, quoique le plus jeune de tous ceux qui avaient choisi cette périlleuse profession de marin, se trouvait le plus en réputation ; la meilleure preuve en est que, malgré l'esprit frondeur qui formait en quelque sorte le trait distinctif de leur race, une bonne partie des corsaires aurait accepté de se soumettre à ce jeune capitaine. Charles Keyser lui-même, son ami, son aîné, « déférait » à Jean Bart. Enfin, dans les renseignements que donne Hubert sur les trente et un autres corsaires de Dunkerque, parlant d'un nommé Wacrenier, il s'exprime ainsi : « il n'a pas moins de courage et de génie que le capitaine Bart ; il y a cette différence entre eux, que Bart hasarderait plus et ménagerait moins sa personne. »

Colbert ne se contenta pas des notes détaillées que lui envoyait l'intendant de la marine. Selon son habitude, à l'insu d'Hubert de Champy, il fit faire une

1. Mss. Colbert. Document cité dans l'*Histoire de la marine*.

enquête contradictoire sur le sujet qui lui tenait si fort à cœur. Jean Bart et Keyser étaient encore en tête de cette nouvelle liste. « Je mets ces deux capitaines ensemble, disait l'auteur inconnu de cette enquête, parce qu'ils naviguent de concert ordinairement... Ils sont sortis avec honneur de toutes les occasions qu'ils ont trouvées dans leurs courses. Fils et petit-fils de deux fameux corsaires, ils n'ont point dégénéré, quoique leur mauvaise fortune les ait obligés de servir d'officiers-mariniers ou de matelots dans le commencement de la guerre d'aujourd'hui ; et, s'étant rendus dignes de commander, ils ont pris jusqu'à cinq frégates ennemies, dont la moindre a toujours été plus forte qu'eux (1). »

Cette note qui ne porte point de signature, est du 16 novembre 1676. Pierre Lassie, que nous avons vu participer plusieurs fois aux exploits de Jean Bart, est apprécié dans ce mémoire en termes élogieux.

Si Colbert ne mit pas immédiatement à exécution les projets qu'il avait formés, il n'en abandonna pas cependant la réalisation. Nous y reviendrons plus tard, et nous allons continuer à suivre rapidement notre héros dans le cours de ses campagnes, on peut dire de ses succès.

La prise du *Neptune* avait eu lieu le 7 septembre 1676; trois jours après, Jean Bart, en compagnie des capitaines Keyser et Lassie, s'emparait, à la hauteur de l'île du Vlie, d'une busse appelée le *Faucon-Doré*.

1. Mss. Colbert. Note reproduite dans l'*Histoire de la marine*.

Le 21 novembre, à trois lieues du Texel, la *Palme*, rejointe par la *Mignonne*, commandée par Antonin Lombard, de Dunkerque, prit une flûte hollandaise de huit canons, le *Pélican*, qui venait d'Amérique et faisait route pour Amsterdam, chargée d'indigo, de bois des îles et de clous de girofle.

Le lendemain, 22, la *Palme*, que la *Mignonne* avait quittée, rencontra le *Dauphin*, capitaine Messemaker. Les deux navires marchaient de conserve, lorsque, à la hauteur du Vlie, ils aperçurent quatre bâtiments hollandais revenant de Russie. Ils leur donnèrent la chasse, et, après deux heures de poursuite et une heure de combat, ils s'emparèrent du *Prophète-Daniel* et de la *Demoiselle-Catherine*. Les deux autres parvinrent à s'échapper en prenant d'autres directions.

Enfin une galiote chargée de vins, le *Corbeau-Vert*, tomba au pouvoir de Jean Bart pendant la même croisière.

La *Palme* mit à la voile au mois de janvier 1677. Le 19 janvier, Jean Bart, rejoint par le capitaine Lassie, prit un dogre retournant de la pêche et portant pavillon du prince d'Orange, le *Cabilhau;* le 12 février, deux autres dogres, la *Femme de Wesby* et le *Caroos ;* le 15, un quatrième, le *Faucon.* Il les rançonna pour une somme totale de 8,100 livres, argent de Hollande, et leur permit de continuer leur pêche. Le conseil d'amirauté adjugea à Jean Bart ces diverses rançons, à la réserve d'un dixième prélevé au nom du grand-amiral et d'un

autre dixième attribué à l'hôpital de Dunkerque ; mais Jean Bart reçut défense de donner à l'avenir des permissions de pêche aux navires qu'il enlèverait.

Le 16 février, la *Palme* alla croiser à la hauteur de la Meuse ; elle fit rencontre de la *Mignonne*, capitaine Lombard, et le même jour les deux Dunkerquois amarinaient un dogre, le *Prince-Guillaume*.

La *Mignonne* conduisit le *Prince-Guillaume* à Dunkerque. Le 21 février, à la hauteur de Gravelines, la *Palme*, demeurée seule, s'empara, d'un corsaire hollandais, la *Bonne-Aventure*, après une heure d'un combat assez vif.

Le lendemain, rejoint par un Dunkerquois, le capitaine Coopman, Jean Bart amarina un dogre chargé de vin, l'*Éléphant ;* il se trouvait alors à une dizaine de lieues du Texel.

Rentrée à Dunkerque, traînant à la remorque ses diverses prises, la *Palme* remit à la voile au mois de mai, accompagnée cette fois de l'*Espérance*, capitaine Soutenaye.

Le 7 mai, les deux corsaires prenaient, à la hauteur d'Ostende, le *Dauphin-Doré*. Ce navire faisait route pour Middelbourg et était chargé d'oranges, de sucre et de limon.

Jean Bart revint à Dunkerque où il se reposa quelque temps. C'est pendant ce temps, le 17 juin 1677, que naquit son fils aîné, François-Cornil Bart, qui fut digne de son père et dont nous aurons plus d'une fois l'occasion de reparler.

Vers la fin de 1677, Jean Bart reprit ses rudes travaux. Il ne montait plus la *Palme*, mais bien une frégate forte de trente canons, le *Dauphin*. Il s'empara d'un dogre hollandais, le *Court-Nez*, chargé d'huîtres et de charbon.

La campagne de 1678 devait lui être encore plus profitable. Le premier janvier il prit un dogre hollandais, le lendemain un autre, le surlendemain un troisième, le 4 et le 5 janvier un quatrième et un cinquième [1]. Il faut avouer qu'il n'était point encore fort discipliné ni respectueux des avertissements reçus, car, en dépit des prohibitions que l'amirauté lui avait faites au nom du roi, il s'empressa de rançonner ses prises récentes pour une somme totale de 8,800 livres.

Nous retrouvons bientôt Jean Bart en mer, continuant ses campagnes comme un jeu favori. Au mois de juin 1678 il mettait à la voile, accompagné de deux frégates dunkerquoises, l'*Empereur*, que commandait Charles Keyser, et la *Notre-Dame de Lombardie*, capitaine Jean Soutenaye. Arrivés à la hauteur du Texel, le 18 juin, les corsaires découvrirent un navire de guerre auquel ils donnèrent la chasse. C'était le *Sherdam*, frégate de vingt-quatre canons et d'une centaine d'hommes d'équipage. Le *Sherdam* appartenait aux officiers de l'amirauté de Rotterdam et était parti de la Meuse pour convoyer les dogres de la pêche du

1. Le *Lourdaud*, le *Paysan*, le *Pêcheur*, la *Mouche-Noire* et le *Maquereau*.

Nord, sous pavillon du prince d'Orange et portant commission des États de Hollande. Le *Dauphin* aborda le *Sherdam* le premier, et tandis que l'*Empereur* l'abordait par la poupe, la *Notre-Dame de Lombardie*, trop petite pour prendre part au combat, se rangeait auprès du *Dauphin* et lui envoyait son équipage en renfort. Le capitaine du *Sherdam*, excellent marin, nommé Willems Rank, se défendit de son mieux; mais après un combat acharné qui dura une heure, ayant perdu cinquante hommes tant tués que blessés, il amena son pavillon. Nos corsaires eurent six hommes tués et trente blessés. Le *Dauphin* n'avait pas été épargné dans cette furieuse canonnade bord à bord. Atteint dans ses œuvres vives, il put à peine rentrer à Dunkerque. Quant à Jean Bart, il s'était si peu ménagé qu'il eut les mains et le visage brûlés et le gras des jambes emporté par un coup de canon.

Ces blessures n'empêchèrent pas Jean Bart de continuer sa campagne. Deux semaines après le combat contre le *Sherdam*, le *Mars*, belle frégate d'environ trente pièces de canon, prenait la mer sous le commandement de Jean Bart. Le *Dauphin*, criblé de coups, était maintenant hors d'état de naviguer.

Le 7 juillet, à la hauteur de Dermude, après une heure de chasse, la frégate le *Mars* prit une flûte nommée le *Saint-Martin*, chargée de vins de Bordeaux, d'eau de vie et de pruneaux. Quelques jours plus tard le *Mars* amarinait encore un dogre hollandais, le *Saint-Antoine*, entre Nieuport et Ostende.

La paix de Nimègue, conclue le 10 août 1678 avec la Hollande, interrompit les courses du corsaire dunkerquois et l'obligea à un repos qu'il ne demandait point.

On a peut-être trouvé fastidieuse l'énumération des prises que Jean Bart a faites, depuis qu'il commanda un navire jusqu'à la paix de Nimègue. Cette liste, extraite presque textuellement des registres du conseil des prises, peut en effet paraître longue, d'autant que les exploits de Jean Bart ont été souvent renouvelés. Nous sommes cependant tenu à plus de ménagements envers nos lecteurs que notre héros envers les Hollandais : aussi devons-nous dire la raison qui nous a poussé à publier ces bulletins sommaires de victoires. Rien ne pouvait, selon nous, donner une meilleure idée de la mise en pratique de la guerre de course, dont nous montrions tout à l'heure l'organisation. C'est par ces prises sans cesse répétées que Jean Bart a fait tant de tort aux ennemis, en ruinant leur commerce, en paralysant leurs forces, en tenant en éveil des escadres qui le guettaient, mais ne le surprenaient point. En quatre ans, du mois d'avril 1674 au mois de juillet 1678, nous trouvons le détail d'au moins soixante-dix prises faites par Jean Bart, seul ou accompagné, et sur lesquelles il faut compter une dizaine de navires de guerre. Au lieu d'un corsaire, supposez-en un certain nombre, décidés, résolus, ne relevant que d'eux-mêmes pour ce qui regarde la discipline intérieure, combattant quand il leur plaît, fuyant rapidement quand ils

craignent d'être surpris ; avec cela excellents marins, connaissant mieux que personne les dangereux parages qu'ils explorent, ayant observé les courants, les marées, profitant des vents avec adresse ; supposez cette guerre continuelle et fructueuse d'escarmouches, mais mieux réglée, mieux conduite, et vous ne serez pas surpris que les Anglais aient perdu par le fait de nos corsaires, dans la guerre seulement de 1689, le nombre incroyable de quatre mille et deux cents navires.

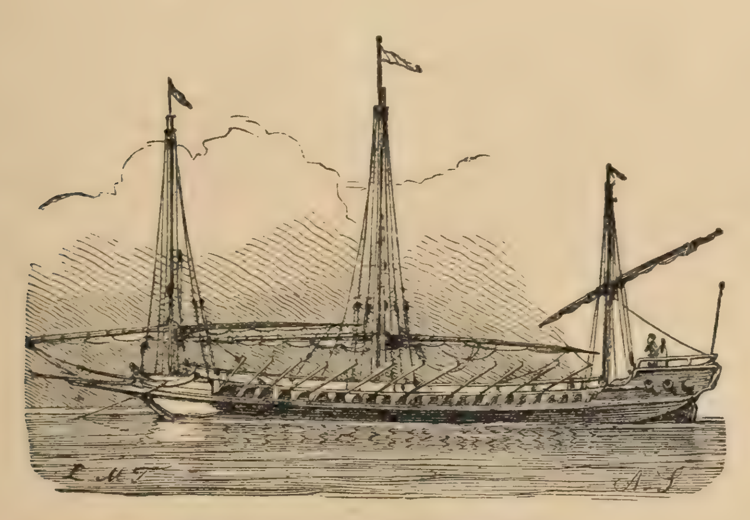
Jusqu'ici nous avons vu que Jean Bart portait le titre de capitaine, mais il ne tenait ce titre que de ses armateurs, à la suite des divers commandements qu'on lui avait confiés. Ses prises n'enrichissaient non plus que les armateurs qui l'employaient, lorsque Colbert, qui poursuivait toujours la pensée de former à Dunkerque une escadre de course, proposa au roi de donner à Jean Bart le brevet de lieutenant de vaisseau dans la marine royale. Colbert n'était point le seul qui eût remarqué le jeune corsaire ; une autre recommandation l'honorait peut-être davantage, d'autant que celui qui la faisait avait vu à l'œuvre notre héros. Nous voulons parler du maréchal de Vauban ; il avait longtemps vécu à Dunkerque, lorsqu'il y faisait exécuter les travaux de défense qui devaient la rendre formidable.

Notons en passant que Vauban, quelques années plus tard, s'intéressait encore à Jean Bart. Dans une lettre qu'il écrivait à Seignelay, le 27 septembre 1685, et datée de Barcelone, Vauban s'exprimait ainsi :

« Veuillez, Monsieur, vous souvenir du sieur Bart, de Dunkerque ; c'est un très bon sujet, à qui il est temps que vous fassiez faire un cran [1]. »

Jean Bart fut nommé lieutenant de vaisseau de la marine royale le 8 du mois de janvier 1679, « sous l'autorité de M. le comte de Vermandois, amiral de France ; le roi étant à Saint-Germain [2]. » Mais en passant au service de l'État, où sa réputation seule lui donnait une place, Jean Bart n'abdiqua pas son indépendance ordinaire. S'il faut en croire quelques-uns de ses historiens, « il n'aurait accepté de Colbert sa nomination dans le corps des officiers de l'État qu'à la condition expresse de ne venir en sous-ordre à bord d'aucun navire [3]. »

1. Archives de la Marine. Lettre citée par M. Lebleu.
2. Archives de Dunkerque. Pièce citée dans l'*Histoire de la marine.*
3. La Landelle, *Histoire de Duguay-Trouin.*



Barque longue (XVIIe siècle.)

CHAPITRE V.

Louis XIV visite Dunkerque ; 1680. Le vaisseau l'*Entreprenant.* Mission donnée à Jean Bart. Il commande la *Vipère* et l'*Arlequine.* Expédition de Jean Bart contre les pirates de Salé. — Retour à Dunkerque. Jean Bart perd sa mère, un de ses enfants et sa femme. Jean Bart continue ses courses. — Guerre de 1688 ; Ligue d'Augsbourg. Le Ministre Seignelay. La *Railleuse* et la *Serpente.* Prise du *Cheval-Marin.* Jean Bart escorte un convoi de poudres. Le chevalier de Forbin ; sa jactance et sa bravoure. Différends qui s'élèvent entre Jean Bart et Forbin. — Leurs succès. Jean Bart et son fils, François-Cornil. — Projets de Jean Bart sur l'extension de la guerre de course. La *Railleuse* et les *Jeux.*

LA France était alors en paix, et Louis XIV, débarrassé pour un temps des préoccupations qui l'avaient assailli, entreprit de visiter ses places frontières. Le 26 juillet 1680, vers le soir, la Cour arriva à Dunkerque.

Le marquis de Seignelay, secrétaire d'État de la Marine, avait précédé le roi. Il avait donné l'ordre d'amener dans le port un très beau vaisseau de guerre de cinquante pièces de canon, l'*Entreprenant*, que commandait le chevalier de Léry. Le ministre désirait faire sa cour au roi en lui donnant le spectacle, nouveau pour lui, de la manœuvre d'un vaisseau de guerre.

« On avait choisi pour monter l'*Entreprenant* les officiers, les soldats et les matelots les mieux faits du royaume, et les plus adroits, à qui l'on avait fait faire exprès des habits uniformes. Les matelots avaient des culottes bleues et des camisoles rouges, avec un petit galon sur les coutures, et de petites écharpes blanches.

Les soldats étaient habillés d'un drap tirant sur le musc, doublé de rouge ; les Gardes de la Marine l'étaient d'écarlate galonné d'or ; les officiers avaient des juste-au-corps bleus avec un galon beaucoup plus large ; et ceux des capitaines étaient entièrement couverts d'un point d'Espagne d'or et d'argent. Enfin jamais on n'avait vu un équipage de vaisseau plus leste, mieux composé ni plus magnifique.

« Le roi fut reçu à Dunkerque par le maréchal d'Estrades qui en était gouverneur, accompagné du magistrat. Il logea à l'hôtel de ville, où une infinité de monde l'alla voir souper. Ayant aperçu le chevalier de Léry, il lui dit d'une manière fort obligeante :

— « Monsieur le chevalier, vous serez le premier capitaine de mon royaume qui m'aurez fait voir un vaisseau armé. J'irai demain à votre bord. »

« Le lendemain, 27 juillet, après avoir donné audience au comte d'Oxford et au colonel Churchill, célèbre plus tard sous le nom de duc de Marlborough, envoyés pour le complimenter par le roi d'Angleterre et le duc d'York, le roi fut voir l'*Entreprenant*. Aussitôt qu'on le vit paraître, tout l'équipage se rangea chacun à son poste, avec les armes couchées par terre. Le roi y entra avec Monseigneur le Dauphin et les principaux seigneurs de sa cour. Le chevalier de Léry, qui le conduisit partout, lui expliqua à quoi chaque endroit et chaque chose servait ; et, étant remonté sur le tillac, il vit avec plaisir faire la manœuvre des matelots et l'exercice des soldats. Ensuite le chevalier de Léry

rangea les uns et les autres en un nouvel ordre, pour représenter la manière d'aborder un vaisseau, ce qu'il fit avec tant d'adresse et d'activité, que le roi dit à Monseigneur le Dauphin et aux autres seigneurs :

— « Admirez comme sans se brouiller il pourvoit à tout. C'est qu'il s'est autrefois trouvé dans de semblables occasions, qui n'étaient pas des jeux comme ceux-ci, et dont il s'est fort bien démêlé. »

« A la fin S. M. ayant aussi vu l'exercice du canon, et passé près de trois heures dans le vaisseau, en sortit en témoignant au chevalier de Léry combien elle en était contente.

« Le lendemain, le roi retourna au vaisseau l'*Entreprenant ;* le chevalier de Léry y fit faire les mêmes exercices que le jour précédent ; et, ayant vu prendre le repas aux gens de l'équipage, le roi s'embarqua dans une galère toute magnifique, pour aller à la rade voir le combat de deux frégates, l'une de 36 canons, et l'autre de 30.

« Le signal ne fut pas plutôt donné que ces deux frégates levèrent l'ancre, et commencèrent le combat, où elles firent voir tout ce que le courage, la ruse et l'adresse peuvent faire en pareille occasion, pendant plus d'une heure de temps. Pour témoigner combien ces divertissements lui avaient été agréables, le roi fit donner au chevalier de Léry 12,000 livres, aux deux capitaines en second chacun 2,000, à chacun des quatre lieutenants 1,000, à chaque enseigne 600, à chaque

garde de la marine et à l'aumônier 100, et aux soldats et matelots 4,000 ([1]). »

Nous avons publié cet extrait de la relation du voyage de Louis XIV à Dunkerque, parce qu'il nous paraît évident qu'il influa sur le développement de notre marine. Seignelay voulait montrer au roi de quelles forces il pouvait disposer, et le monarque, toujours séduit par l'éclat d'une pompe qui donnait à son règne une plus grande majesté, n'oublia pas le spectacle auquel il avait assisté ([2]).

Revenons maintenant à Jean Bart.

Habitué à commander, à se trouver le seul maître sur son bord, on conçoit facilement que Jean Bart n'ait point tenu à se soumettre à toutes les exigences d'une discipline que, certes, il devait respecter plus que personne, mais à la minutie de laquelle il n'était pas accoutumé. Nous avons constaté l'influence qu'il avait prise, même sur ses pareils qui ne souffraient aucun frein ; nous avons aussi remarqué l'ascendant que, tout jeune, il exerçait autour de lui. « Éclairé par les mémoires d'Hubert, intendant de la marine à Dunkerque, Colbert comprit trop bien tout le parti qu'il

1. *Description historique de Dunkerque.*

2. « J'ai voulu attendre que j'eusse tout vu avant de vous écrire. J'entendrai bien mieux maintenant les lettres de marine que je ne faisais, car j'ai vu le vaisseau de toutes manières. Je n'ai jamais vu d'hommes si bien faits que le sont les soldats et matelots. Les travaux de marine sont surprenants. Enfin, je suis très satisfait. » *Lettres de Louis XIV à Colbert.* Celle-ci est datée de Dunkerque, du 29 juillet 1680.

pourrait tirer de Jean Bart pour ne pas accéder à sa demande ([1]). » Aussi, en 1681, lui donna-t-il la mission, exceptionnelle pour un simple lieutenant, d'aller croiser avec deux frégates, la *Vipère* et l'*Arlequine*, contre les pirates de la côte du Maroc qui s'étaient emparés de plusieurs de nos bâtiments marchands.

L'*Arlequine* portait douze canons, et la *Vipère*, que montait Jean Bart, quatorze. Jean Bart partit de Dunkerque le 17 avril 1681, et rencontra le 30 juin, vers les côtes de Portugal, deux pirates saletins de vingt et de vingt-quatre pièces de canon; il leur donna la chasse aussitôt; mais « l'un, ralliant une escadre anglaise, alla se mettre sous la protection du pavillon britannique, tandis que l'autre fit toutes voiles vers la côte d'Algarve; Jean Bart le poursuivit en le canonnant et le força de s'échouer. Ce bâtiment saletin était monté par cent trois maures qui gagnèrent la terre et furent faits prisonniers par les habitants. Jean Bart les envoya réclamer comme forçats destinés aux galères du roi; mais il lui fut répondu qu'on ne pouvait les lui rendre que sur un ordre du prince régent. Jean Bart dépêcha alors à Lisbonne son lieutenant, qui, après une conférence avec M. d'Oppède, ambassadeur de France, obtint les ordres nécessaires pour faire amener les prisonniers à Lisbonne où la *Vipère* et l'*Arlequine* vinrent les prendre. Il y avait parmi eux le fils du gouverneur de Salé et douze de leurs plus considérables habitants, dont on tira de grosses rançons. »

1. *Étude sur Jean Bart.*

Jean Bart n'avait pas attendu le résultat de ces diverses négociations, et, furieux que l'un des pirates marocains se fût mis sous la protection du pavillon britannique, il entreprit, par un de ces hardis coups de main qui lui étaient familiers, de l'enlever à la vue de l'escadre anglaise. Un brick dunkerquois qui se trouvait alors au mouillage de Lagos, rejoignit la *Vipère* et l'*Arlequine*, et Jean Bart prit la mer sous pavillon portugais. Arrivés en vue de l'escadre, les trois faux Portugais passèrent sans saluer le pavillon anglais. Le commodore qui commandait l'escadre était en droit, eu égard aux forces supérieures dont il disposait, d'exiger le salut; pour le réclamer, une frégate anglaise s'élança à la poursuite des vaisseaux de Jean Bart, qui se dispersèrent et forcèrent ainsi l'escadre anglaise de faire de même. Insensiblement la *Vipère* se rapprocha du pirate qui continuait sa route, ne pensant plus avoir besoin de protection; l'*Arlequine* et le brick dunkerquois en firent autant, et, quand Jean Bart se vit à bonne portée, il déploya les couleurs françaises et ouvrit le feu. Le pirate saletin fut pris en quelques minutes sous les yeux des Anglais impuissants, et dépités de s'être laissés jouer.

Après cet exploit, Jean Bart revint à Dunkerque.

Il devait y éprouver de grands chagrins. Le 15 juillet 1682, Catherine Janssen, la digne mère de notre héros, la fidèle compagne de Cornil Bart, rendait le dernier soupir entre les bras de son fils, à l'âge de cinquante-sept ans.

Cinq semaines après, il perdait le dernier-né de ses enfants, Jeanne-Nicole, âgée seulement de onze mois; enfin, le 26 décembre de la même année, la femme de Jean Bart, Nicole Gontier, était emportée après une courte maladie. Elle avait à peine vingt-trois ans.

Jean Bart supporta en chrétien les malheurs qu'il plaisait à Dieu de permettre à son endroit; il chercha, dans les fatigues et les dangers de sa vie de marin, la distraction et le mouvement dont son esprit avait besoin.

La guerre ayant éclaté en 1683 entre la France et l'Espagne pour le règlement des frontières des Pays-Bas, Jean Bart eut ordre de croiser de nouveau dans la Méditerranée, avec la frégate la *Serpente*. Il y prit un vaisseau espagnol monté par 350 soldats, et le conduisit à Brest. Nous le voyons ensuite s'embarquer sur le *Modéré* avec M. d'Amblimont, assister à la campagne de Cadix, contribuer à la prise de deux vaisseaux espagnols de soixante-quatorze canons. Dans l'un de ces combats, prodigue de sa personne selon son ordinaire, il fut grièvement blessé à la cuisse d'un coup d'éclat de mitraille.

Vers la fin de 1687, Jean Bart revint à Dunkerque. Le 14 août 1686, il avait été nommé capitaine de frégate légère de la marine royale; on voit que la recommandation de Vauban, dont nous parlions tout à l'heure, et qui date du 27 septembre 1685, n'avait pas tardé à porter ses fruits. Désormais nous allons trouver

Jean Bart dans des postes plus élevés que ceux qu'il a occupés jusqu'ici; et, à mesure que sa réputation grandira, viendront le trouver des honneurs que sa modestie ne recherchait pas.

Au mois de septembre 1688, la guerre était déclarée. L'Allemagne, l'Autriche, la Hollande, l'Espagne, la Lorraine et la Savoie s'étaient alliées contre Louis XIV dans une ligue à laquelle l'Angleterre devait se joindre l'année suivante, et qui porta le nom de Ligue d'Augsbourg. Le prince d'Orange, devenu Guillaume III, en était l'âme, et l'Europe allait être ensanglantée pendant neuf ans.

Le fils de Colbert, Seignelay, continuait de s'occuper activement d'augmenter la puissance de notre marine. Dès septembre 1688, il écrivait à M. Patoulet, intendant de la marine à Dunkerque :

« Le roi m'ayant ordonné, pour donner l'exemple dans cette occasion, de faire armer en course pour mon compte au commencement de cette guerre, nous voulons armer, M. de Louvois et moi conjointement, un vaisseau à Dunkerque, et j'ai dessein d'en armer un autre avec M. Colbert de Croissy. Je suis bien aise de vous le mander de bonne heure, afin que vous choisissiez les deux meilleurs. Faites-moi savoir aussi qui vous estimerez plus capable de commander ces bâtiments [1]. »

1. Lettre insérée aux pièces justificatives de la *Vie de Jean Bart*, par A. Badin.

Un mois après, Jean Bart recevait le commandement de la *Railleuse*, frégate de vingt-quatre canons : la *Serpente*, de seize canons, capitaine de Lussac, était pareillement mise sous les ordres de Jean Bart.

Celui-ci alla croiser avec ses deux frégates dans la Manche. Un convoi hollandais paraît à l'horizon, escorté par un fort navire de guerre, le *Cheval-Marin*, de cinquante pièces de canon. Jean Bart donne à M. de Lussac l'ordre de poursuivre le convoi; lui-même pousse droit au *Cheval-Marin*, essuie le feu de ses deux bordées, l'accoste, arrive bord à bord avec lui, engage le combat, saute à l'abordage à la tête de ses hommes, et s'en empare après une résistance désespérée.

La *Serpente*, durant le combat, avait amariné successivement tous les bâtiments qui formaient le convoi. Jean Bart passa à bord de la *Serpente*, pendant que la *Railleuse* sous le commandement de son lieutenant, M. de Guermont, escortait ses prises jusqu'à Dunkerque et traînait à sa remorque le *Cheval-Marin*.

Le lendemain, au Nord de Boulogne, une grosse frégate anglaise aperçoit la *Serpente* et se dirige sur elle pour l'enlever à l'abordage. Jean Bart l'attend résolument. Il va s'en rendre maître, lorsque le vaisseau anglais, atteint au-dessous de la ligne de flottaison, coule à fond. Jean Bart n'a que le temps de rejoindre la *Serpente* qui revient à Dunkerque, portant plus de prisonniers anglais qu'elle n'avait d'hommes d'équipage.

Au mois de février 1689, Seignelay écrivait de nouveau à M. Patoulet, intendant de la marine à Dunkerque :

« Je vous ai écrit en diligence, le 7 de ce mois, d'armer la frégate la *Railleuse*, sous le commandement du sieur Bart, pour passer promptement à Brest les trente milliers de poudre qui sont à Calais, avec les trente milliers de plomb et de mèches. Il faut que vous joigniez à cette frégate la *Serpente*, commandée par M. le chevalier de Forbin. Ces deux bâtiments prendront les munitions ci-dessus et se rendront ensuite au Hâvre pour embarquer celles que M. de Louvigny (1) leur donnera. J'écris au sieur Bart qu'il y a à la hauteur de Plymouth six frégates hollandaises, commandées par le vice-amiral Van der Putten, et qu'il doit y avoir aussi six vaisseaux anglais dans la Manche, afin qu'il les évite. Sa Majesté désire néanmoins qu'il donne chasse aux corsaires hollandais qui sont en grand nombre sur les côtes de France, et qu'il fasse en sorte d'en enlever quelques-uns (2). »

Ainsi c'était Jean Bart que l'on choisissait pour une semblable mission, aussi hasardeuse et aussi pleine de périls. Claude de Forbin-Janson, que l'on donnait cette fois comme compagnon à Jean Bart, et qui s'illustra dans la suite, était né le 6 août 1656, à Gardanne, près d'Aix en Provence. Il était issu d'une fort ancienne maison. Il fit son apprentissage de la guerre maritime

1. M. de Louvigny était intendant de la marine au Hâvre.
2. Pièce citée dans l'*Histoire de la marine.*

sous deux de ses oncles, M. le Bailli de Gardanne et M. le Bailli de Forbin. Il avait mené une jeunesse orageuse, avait dû prendre la fuite à la suite d'un duel malheureux dans lequel il avait tué son adversaire, le chevalier de Gourdon. Son procès fut instruit devant le parlement d'Aix et il fut condamné à avoir la tête tranchée, lorsque, par l'intercession d'un autre de ses oncles, le cardinal de Janson, il fut gracié par lettres enregistrées au même parlement. Moqueur, impatient, colère, hautain, insupportable de morgue, il était avec cela d'une grande bravoure et fort bon marin. Sa suffisance était extrême, et il fallait tout l'éclat de ses services, en même temps qu'un esprit aimable et réel, pour lui faire pardonner les dédains qu'il affectait pour les plus grands hommes de son temps. A l'entendre, « Tourville était un timide, Coëtlogon un fou, Châteaurenault un stupide; Gabaret était impotent, Langeron n'était qu'une caillette; Jean Bart un brutal dont la grossièreté faisait tout le renom. Duguay-Trouin lui-même n'était qu'un matelot insolent et ignare (1). » Quant à lui, Forbin, « il résumait l'essence de son merveilleux génie, par ces mots : il n'y a que Turenne et Forbin qui aient eu carte blanche en France; faisant allusion à la latitude qu'on lui donna dans la direction de certaines opérations (2). »

Certes, entre cet orgueilleux gentilhomme, incrédule et libertin, d'ailleurs d'une intrépidité reconnue, et le brave Jean Bart, élevé à la corsaire, croyant, religieux,

1. *Mémoires de Forbin.* — 2. E. Sue, *Histoire de la marine française.*

sans pose, rempli d'autant de modestie que l'autre l'était de vanité outrée, il y avait tant de contrastes que l'on devait s'attendre à quelque mésintelligence, surtout lorsque Forbin, pourtant capitaine de frégate comme Jean Bart, fut appelé, par la volonté du ministre, à servir sous ses ordres.

Une lettre de M. Boursin à M. de Valincourt rapporte une scène assez curieuse qui se serait passée entre les deux officiers. Forbin, dès son arrivée à Dunkerque, avait commencé par prendre des airs sarcastiques avec Jean Bart. Il voulait, disait-il, « s'amuser de l'ours ». L'intendant Patoulet, dont nous avons déjà prononcé le nom, et qui était singulièrement des amis et des admirateurs de notre héros, entreprit de le mettre sur ses gardes contre les insolences du chevalier de Forbin. « Une fois prévenu, Jean Bart, qui avait beaucoup de bon sens et une grande finesse naturelle dans l'esprit, attendit son chevalier à sa première impertinence [1]. » Elle ne se fit pas attendre, et Jean Bart, devant un groupe assez nombreux d'officiers, dit à Forbin :

— « Apprenez, Monsieur, que je n'ai pas le temps de m'amuser toute la journée à chercher les puces à vos paroles. »

Forbin et Jean Bart depuis cette époque demeurèrent bons matelots, le second dominant cependant l'autre en toute occasion. Peut-être est-ce là qu'il faut chercher la raison de l'animosité et du parti-pris qui

1. E. Sue, *Histoire de la marine française.*

percent, malgré lui, dans les *Mémoires* de Forbin, toutes les fois qu'il parle de Jean Bart. Soit vanité, soit jactance assez ordinaire chez un méridional, il est à remarquer que Forbin s'attribue toujours le beau rôle dans chacun des combats auxquels tous deux ont pris une part glorieuse.

Nous avons vu que M. de Seignelay ne pensait point de Forbin autant de bien que Forbin lui-même, et le noble gentilhomme était invité à servir conjointement avec l'ancien corsaire, mais en sous-ordre.

Vers le commencement du mois d'avril 1689, Jean Bart et Forbin appareillèrent pour remplir la mission toute de confiance et d'honneur dont ils étaient chargés. Ils escortaient le convoi de poudre et de munitions qu'ils devaient conduire jusqu'à Brest.

Le 25 avril, la *Serpente* amarinait un navire espagnol chargé de bois rouge, le *Roi-David*. Le même jour, la *Railleuse* s'emparait d'un bâtiment naviguant sous le même pavillon, l'*Union*, de quatre cents tonneaux, dont le chargement se composait de poudre d'or, de sacs d'argent et de poivre.

Jean Bart et Forbin ne devaient pas avoir aussi bon marché d'un corsaire hollandais qu'ils rejoignirent le 1er mai après lui avoir donné la chasse. Le corsaire, qui était de quatorze canons, voyant que toute chance de fuite lui était enlevée, résolut de se défendre jusqu'à l'extrémité. « L'abordage se fit, écrit Forbin dans ses *Mémoires* ; je n'en ai guère vu de plus sanglant. Ces

malheureux se battaient en désespérés, en sorte que dans un instant leur pont fut couvert de morts. A cette vue, je sautai dans le vaisseau pour faire cesser la tuerie; sans cela il n'en échappait pas un seul, tant nos gens étaient irrités de la résistance qu'on leur avait faite. »

C'est ici qu'il faudrait placer, d'après la plupart de ceux qui ont écrit sur Jean Bart, l'épisode caractéristique qu'on a si souvent reproduit. Jean Bart avait emmené avec lui, dans cette campagne qu'il savait devoir être fort périlleuse, son fils aîné, François-Cornil, âgé alors de douze ans seulement, afin de l'accoutumer en sa compagnie à braver le danger. « A la première volée que le corsaire hollandais lâcha sur son vaisseau, le capitaine de la *Railleuse* jeta les yeux sur son fils. Croyant apercevoir chez lui une espèce de frayeur, il l'attacha au grand mât et l'y laissa pendant tout le temps du combat (1). »

Il ne faut pas voir dans ce fait un acte barbare. Le héros n'était rien moins que cruel, et personne, si nous en croyons ses nombreux biographes, n'eut plus que lui le cœur accessible à la pitié. Il aimait passionnément son fils, et peut-être faut-il précisément chercher dans cette très grande et très sincère affection le secret de sa conduite. Il est naturel qu'un père veuille être fier de son enfant. Jean Bart n'était pas farouche et inconsidéré au point de vouloir le châtier d'un

1. Richer, *Vie de Jean Bart*.

mouvement de peur pardonnable à un âge si tendre ; ce qu'il voulait, c'est « laisser une impression ineffaçable dans l'âme du jeune Cornil, du futur vice-amiral » plutôt que lui infliger une terrible leçon. En sacrifiant ainsi son fils, qui pouvait être atteint mortellement au milieu de cet ouragan de mitraille, il donnait à son équipage un sublime exemple de mépris de la mort en même temps que d'inflexible discipline. A cette vue d'un enfant de douze ans, l'enfant de leur chef, contemplant les horreurs d'un abordage, quel est donc le matelot qui eût un seul moment hésité à faire son devoir ?

François-Cornil dut se souvenir toute sa vie de la manière dont son père lui apprit à dédaigner le péril. Nous le verrons bientôt enseigne de vaisseau, à dix-sept ans. Il deviendra plus tard vice-amiral. On voit que si l'école de Jean Bart était rude, les élèves qu'il formait n'en étaient pas pour cela plus mauvais.

La *Railleuse* et la *Serpente* se rendirent à Brest, conduisant l'*Union*, le *Roi-David*, le corsaire hollandais qu'elles avaient pris à l'abordage, et les différents navires auxquels il servait d'escorte. Peu après, ainsi que le portaient les instructions de Seignelay, Jean Bart et Forbin quittèrent Brest pour aller au Hâvre.

Depuis quelque temps, Jean Bart avait conçu un projet dont nous avons vu que Colbert lui-même avait eu le dessein. Ce projet, dans l'esprit de Jean Bart, et nous constaterons combien il voyait juste, devait par

son exécution ruiner complètement le commerce des Hollandais. Il s'agissait de réunir en escadre quelques frégates légères, bonnes voilières et manœuvrant facilement, et de les placer sous le commandement d'un marin expérimenté, au courant de la navigation dans les mers du Nord et informé de l'époque des arrivages des bâtiments de commerce.

Ce plan de campagne était d'autant plus facile, qu'il n'était nécessaire d'avoir que quelques vaisseaux. Jean Bart en demandait seulement quatre. Seignelay répondait le 9 mai 1689 « que la dépense d'un armement tel que celui-là serait trop considérable, et qu'il ne jugeait pas à ce moment devoir suivre cette pensée. »

Il est regrettable que Seignelay n'ait pas immédiatement donné suite à ce plan de campagne, qui, repris plus tard par Pontchartrain, devait produire de magnifiques résultats et porter aux flottes ennemies de la France des coups dont elles se sont difficilement relevées. Cela paraît d'autant plus fâcheux que Seignelay avait tout l'air de faire passer le service de l'État après le sien particulier, et le bien de l'État après la satisfaction de ses intérêts personnels. Dans la dépêche que nous venons de citer, le secrétaire général de la marine ajoutait :

« Dans la vue d'une rupture prochaine avec les Anglais, j'ai résolu de prendre aux deux tiers pour mon compte la frégate la *Railleuse*, commandée par le sieur Bart, et les *Jeux*, par le chevalier de Forbin. Je payerai la dépense de l'armement des *Jeux* et de la

Railleuse du jour qu'elles auront commencé de courir sur les Anglais. Le succès de cette course dépend de la diligence et de la possibilité d'être en mer au moment où la déclaration de guerre deviendra publique, et avant que les vaisseaux qui naviguent puissent en être avertis (1). »

Ainsi Seignelay, alléché probablement par les parts de prise qu'il avait eues grâce à Jean Bart, ne voulait point renoncer à un moyen si fructueux et qui lui donnait d'aussi beaux bénéfices. Ainsi donc il se faisait, de ministre qu'il était, simple armateur, et s'adonnait à des armements qu'il espérait devoir être lucratifs, à en juger par le gain que les précédents lui avaient déjà procurés. On ne peut trop sévèrement blâmer le marquis de Seignelay, si réellement le refus qu'il fit de mettre à exécution la proposition de Jean Bart ne fut inspiré que par la cupidité.

« Soit que Jean Bart et Forbin eussent réclamé eux-mêmes contre cette volonté de Seignelay, qui les mettait pour ainsi dire à ses gages ; soit que le roi eût préféré leur donner une mission plus importante (2), » les deux capitaines furent chargés de convoyer jusqu'à Brest une flottille de bâtiments marchands au nombre de quatorze.

La *Railleuse* et les *Jeux* mirent à la voile de Dunkerque pour le Hâvre où ils devaient rallier le convoi.

1. Lettre citée dans l'*Histoire de la marine* et dans la *Vie de Jean Bart*, aux pièces justificatives. — 2. E. Sue.



CHAPITRE VI.

Campagne de 1689. Jean Bart et Forbin escortent quatorze navires. Combat héroïque contre le *Sans-Pareil.* Jean Bart sauve le convoi, mais est fait prisonnier avec Forbin. Ils sont conduits à Plymouth et incarcérés. Seignelay s'occupe de les délivrer. Jean Bart et Forbin s'évadent et arrivent à Saint-Malo. Forbin se rend à la Cour et Jean Bart revient à Dunkerque. Tous deux sont faits capitaines de vaisseau. Le ministre ordonne une enquête relative au combat du 12 juin, pour punir ceux qui ont abandonné Jean Bart. — Quelques détails sur Duguay-Trouin et le *Sans-Pareil.* — Second mariage de Jean Bart. Marie-Jacqueline Tugghe.

LE 20 mai, les deux frégates sortirent du Hâvre, faisant voile pour Brest, avec les quatorze navires qu'elles avaient pour mission d'escorter. Le 22, étant au milieu de la Manche, à la hauteur de l'île de Wight, par le travers des Casquettes, la *Railleuse* et les *Jeux* rencontrèrent deux forts navires de guerre anglais, l'un de quarante-huit canons et l'autre de quarante-deux [1]. La lutte était par trop inégale, la frégate que montait Jean Bart n'ayant que vingt-huit pièces de canon, et les *Jeux* seulement vingt-quatre. Il y avait deux partis à prendre, ou bien fuir, toutes voiles au vent, en abandonnant le convoi; ou bien accepter le combat, malgré le risque qu'on courait d'être pris, et en prolongeant la résistance, donner aux vaisseaux marchands le temps nécessaire pour se mettre hors de danger. Forbin était d'avis d'abandonner le convoi; Jean Bart s'arrêta au second parti, et comme

1. *Histoire de Dunkerque*, Livre VIII.

il commandait, le combat fut résolu afin de sauver la flotte qu'il conduisait.

Ne se faisant cependant pas illusion sur la supériorité de l'ennemi, Jean Bart essaya d'y remédier de son mieux. Il donna l'ordre au convoi de gagner le port le plus prochain et de faire force de voiles; et il retint les deux plus forts navires marchands auxquels il composa un équipage choisi parmi les meilleurs matelots de la flotte; il leur adjoignit même quelques hommes pris sur son bord et sur celui du chevalier de Forbin. Ses dispositions prises, il attendit l'attaque des Anglais.

Afin de mieux réussir dans son dessein, il se chargea d'aborder le vaisseau de quarante-huit pièces de canon qui s'appelait le *Sans-Pareil*, et dit à Forbin de l'assister. Il convint, en même temps, avec les maîtres des deux navires marchands qu'il avait armés, qu'ils combattraient le moindre des vaisseaux anglais. Pendant que ceux-ci tiendraient tête et occuperaient selon leur pouvoir ce dernier navire, il espérait se rendre promptement maître du premier.

Aussitôt qu'ils furent à portée, Jean Bart, sans tirer un seul coup, alla à pleines voiles sur le *Sans-Pareil;* mais, le vent s'étant subitement calmé, cela lui fit faire un faux abordage, et son mât de beaupré s'embarrassa dans les haubans de l'anglais ([1]). Il se dégagea non sans peine et commença furieusement la canonnade, pendant que, de son côté, Forbin laissait arriver sur le *Sans-Pareil.* Le feu de mousqueterie fut si vif de la

1. *Histoire de Dunkerque.*

part des deux frégates, que le *Sans-Pareil* se serait difficilement tiré d'affaire s'il n'eût été secouru. Au moment en effet où son équipage faiblissait et abandonnait le pont et les gaillards, au moment où la *Railleuse* et les *Jeux* essayaient de nouveau l'abordage, le second vaisseau anglais vint se mettre de la partie. Il attaqua nos frégates par le flanc, à petite portée de fusil, ce qui fit changer l'ordre du combat, qui devint terrible par l'opiniâtreté et la valeur des combattants ([1]).

Le plan de Jean Bart aurait infailliblement réussi, si les deux navires marchands n'eussent pris la fuite sans même tenter de résister au second vaisseau anglais, ainsi qu'il avait été convenu. Au lieu de tenir quelque peu et de donner ainsi à Jean Bart et à Forbin le temps d'enlever le *Sans-Pareil*, pris de panique, ils s'étaient hâtés de s'éloigner et de rejoindre le convoi qui avait déjà gagné le large. On dit même que le lieutenant de Jean Bart, M. de Guermont, s'apercevant que le combat tournait à l'avantage de l'ennemi, se serait jeté dans une chaloupe en compagnie de quelques hommes, et aurait été recueilli par un des bâtiments du convoi ([2]).

Jean Bart se vit perdu sans ressource, néanmoins il continua de se défendre énergiquement, luttant, ainsi que son équipage que son exemple et son courage transportaient, avec tout l'acharnement du désespoir.

Il n'avait plus maintenant qu'une pensée : résister

1. *Histoire de Dunkerque.* — 2. *Histoire de la marine française.*

jusqu'au bout pour laisser au convoi le moyen de s'échapper. Enthousiasmés par son sang-froid, sa bravoure calme, sa contenance intrépide, les matelots de la *Railleuse* ripostaient sans relâche à la formidable artillerie du *Sans-Pareil* dégagé, fort heureusement pour lui, par l'arrivée de son camarade. Le chevalier de Forbin, de son côté, ne se montrait pas moins héroïque, et sa frégate de vingt-quatre canons se mesurait audacieusement avec un adversaire qui en portait le double.

Le combat dura plus de deux heures. Les deux frégates étaient rasées de l'avant à l'arrière et presque entièrement fracassées. Les équipages de la *Railleuse* et des *Jeux* avaient perdu 140 hommes, les trois quarts environ de leur effectif. Jean Bart avait été blessé à la tête, et Forbin avait reçu six blessures. Jean Bart avait atteint son but : le convoi qu'il était chargé d'escorter avait à présent une avance considérable. Alors il amena son pavillon.

La perte des Anglais fut plus grande que celle des Français dans ce célèbre combat. Presque tous leurs officiers y furent tués, les autres blessés grièvement, si bien que ce fut le *bosseman* ou contre-maître du *Sans-Pareil* qui dut, vers le milieu de l'action, prendre le commandement de ce vaisseau. Le Prince d'Orange, devenu Guillaume III, roi d'Angleterre, nomma ce contre-maître, appelé Robert Sinock ou Robert Smolt, capitaine de frégate, pour le récompenser de sa prise. Par la grandeur d'une pareille récompense accordée à

un bas-officier marinier, on peut juger de la terreur qu'inspirait aux ennemis le nom de Jean Bart.

Jean Bart et Forbin furent conduits prisonniers en Angleterre, à Plymouth. Le *Sans-Pareil* y ramena leurs deux pauvres frégates désemparées, la *Railleuse* et les *Jeux*, mais les vaisseaux du convoi arrivèrent sains et saufs à la Rochelle.

Le fait eut assez de retentissement pour qu'on s'en inquiétât à la cour, et Dangeau le consignait dans son *Journal*, à la date du 31 juin 1689 :

« Le 22 mai, deux gros vaisseaux anglais ont attaqué des navires marchands qui partaient du Hâvre et qui étaient convoyés par deux petites frégates montées par Bart, fameux corsaire dunkerquois, et le chevalier de Forbin. Nos frégates ont résisté assez longtemps pour donner le temps à nos vaisseaux marchands de se sauver sans dommage, puis ont dû se rendre après avoir combattu avec grande valeur. »

D'ailleurs, pour montrer à quel point on s'intéressait à notre héros et dans quelle singulière estime il était tenu, il suffit de lire la lettre suivante de Seignelay à l'intendant de Dunkerque. On voit qu'à la date du 14 juin 1689, trois semaines après le combat du 22 mai, le secrétaire général de la marine, qui s'imaginait que Jean Bart pourrait rester longtemps prisonnier, faisait tous ses efforts pour délivrer et échanger le capitaine de frégate.

« J'ai reçu votre lettre du 5 de ce mois avec le rôle

des prisonniers anglais qui sont à Dunkerque. J'écris à M. de Louvigny de travailler de concert avec vous à l'échange des sieurs Bart et chevalier Forbin, *mais surtout du sieur Bart*, et il faut que vous vous entendiez avec lui sur ce sujet. Je lui marque qu'il peut faire offrir deux commis de la douane d'Angleterre qui ont été amenés à Dieppe ces jours passés, et, si cela ne peut réussir, Sa Majesté pourra donner un capitaine de navire de guerre hollandais. Comme Sa Majesté a été informée que les matelots de ces équipages qui sont revenus en France ont abandonné les frégates dans la chaleur du combat, elle a résolu de leur faire faire leur procès, et surtout aux officiers mariniers [1]. »

Jean Bart et Forbin ne devaient point attendre les négociations nécessaires à leur échange, et, à force d'adresse, ils prévenaient eux-mêmes la bonne volonté du ministre.

Le gouverneur de la ville de Plymouth, s'il faut en croire les narrateurs, n'aurait guère eu d'égards envers nos deux braves marins, et oubliant avec quel héroïsme ils avaient combattu, il donna l'ordre de les enfermer dans une étroite prison. Il eût mieux fait de les laisser libres sur parole, car, dès qu'ils se virent traités de la sorte, ils ne pensèrent plus qu'à s'échapper.

Ils avaient été emprisonnés dans une sorte d'auberge attenante à un fort. Aucune précaution du reste n'avait été négligée pour les empêcher de s'enfuir. Des senti-

1. Lettre citée dans l'*Histoire de la marine.*

nelles armées gardaient les portes, et les fenêtres de la chambre où on les tenait étaient munies de forts barreaux de fer. Quelque grande que fût l'envie que tous deux avaient de s'évader, ce n'était point cependant chose facile. Ils désespéraient presque de réussir, lorsque, onze jours après leur arrivée à Plymouth, une occasion heureuse vint les favoriser dans l'exécution de leur projet.

Un pêcheur ostendais était, par hasard, venu relâcher à Plymouth. On prétend qu'il s'appelait Gaspard Bart et qu'il était parent de notre héros. On a même dit que ce pêcheur n'était autre qu'un frère de Jean Bart, qui aurait entrepris témérairement de délivrer son aîné en prenant un faux nom et en naviguant sous un faux pavillon. Rien n'est moins certain toutefois, et ce dire ne repose sur aucune preuve qui le puisse confirmer. Toujours est-il que ce pêcheur, quel qu'il fût, s'entremit de son mieux pour faciliter le plan qu'avaient conçu Jean Bart et le chevalier de Forbin. Il put pénétrer dans la prison où on les retenait et arrêter avec eux tous les détails de leur évasion. Il leur apporta même une limc, grâce à laquelle nos captifs, en travaillant pendant une ou deux nuits, parvinrent à couper les barreaux de leur fenêtre.

Un chirurgien flamand qu'on leur avait donné pour les soigner de leurs blessures, et qui était lui-même prisonnier, fut mis dans le secret ; enfin, pour comble de bonheur, ils purent, à prix d'argent, gagner deux mousses qu'on avait mis auprès d'eux pour les servir,

et qui, sortant continuellement et sans surveillance, parce qu'on ne se défiait pas d'eux, pouvaient les aider plus que personne.

Ils n'avaient point cependant d'embarcation, et les ressources qu'on leur avait laissées étaient trop modiques pour leur permettre de chercher à en acheter quelqu'une.

Mais, un beau jour, les deux mousses remarquèrent dans un coin du port un canot norwégien dans lequel le patron à qui il appartenait s'était endormi d'un profond sommeil. En s'approchant davantage, ils reconnurent que cet excellent homme, qui faisait sans s'en douter les affaires de nos amis, était ivre-mort et incapable de remuer. Ils eurent vite fait de le transporter dans une autre barque où il continua de cuver son *porter*, et ils conduisirent dans une anse écartée le canot qui leur appartenait maintenant par le droit du plus éveillé.

Quand ils apprirent cette bonne nouvelle, Jean Bart et Forbin ne doutèrent plus de leur succès. Le chirurgien fut dépêché auprès du pêcheur ostendais afin de l'avertir, et celui-ci s'empressa de faire porter dans le canot des vivres indispensables pour quelques jours, ainsi qu'une carte marine, un compas et une boussole.

C'était le 12 juin. La nuit était orageuse et sombre. Ayant achevé de desceller les barreaux de leur fenêtre, Jean Bart et Forbin, suivis du chirurgien et des deux mousses, quittèrent leur prison au moyen de leurs

draps qu'ils avaient déchirés, et dont ils avaient improvisé une corde à nœuds en les attachant bout à bout. En bas, le pêcheur les attendait. Ils trompèrent la vigilance des sentinelles et parvinrent au port, à l'endroit où la barque avait été amarrée.

Il était environ minuit.

Ils s'embarquèrent aussitôt, et le pêcheur ostendais retourna tranquillement à son bord lorsqu'il les vit sauvés.

Ce ne fut pourtant pas sans transes et sans émotions que les fugitifs purent gagner la rade. Un vaisseau de guerre, placé à l'entrée du port, en surveillait les mouvements. Ayant aperçu la chaloupe, il gouverna sur elle et hêla nos marins en leur demandant qui ils étaient; Jean Bart ne perdit point sa présence d'esprit et répondit en anglais, langue qu'il savait fort bien :

— « *Fishermen* », pêcheurs, cria-t-il de sa voix tonnante [1].

Le vaisseau de guerre les laissa passer sans les inquiéter davantage.

Les appréhensions de nos marins diminuaient maintenant, mais quelles fatigues n'allaient-ils point supporter! La mer était mauvaise, et ils devaient traverser la Manche dans sa plus grande largeur, afin d'éviter les navires anglais qui croisaient dans le Pas de Calais où la surveillance leur était plus facile, à cause de la petite distance qui sépare les côtes anglaises de celles de France. Et pour faire ce pénible voyage, nos hardis

1. *Mémoires* de Forbin

fugitifs n'avaient qu'une petite chaloupe, sans voiles, et étaient munis seulement de deux avirons dépareillés.

Forbin, grièvement blessé, ne put faire autre chose que tenir le gouvernail; Jean Bart, qui ne se sentait plus de sa blessure, se mit au grand aviron, et pendant que les deux mousses et le chirurgien se relayaient au plus petit, « il rama avec une vigueur infatigable, sans aucun repos autre que celui de manger un morceau à la hâte pendant quarante-huit heures, pour faire soixante-quatre lieues jusque vers Saint-Malo [1]. »

Quand ils furent au large, le vent, violent jusque-là, tomba un peu. La mer, devenue plus calme, fut couverte d'un épais brouillard. Ils purent ainsi éviter toute rencontre fâcheuse et abordèrent le 14 juin, à cinq heures du matin, à Hanquy, petit village situé à six lieues de Saint-Malo. Ils étaient exténués de fatigue, mais ils étaient libres.

Une fois débarqués, ils se rendirent à Saint-Malo. Ils apprirent là qu'on les croyait morts. Tout le monde savait que Jean Bart s'était sacrifié pour sauver son convoi; les navires marchands qu'il avait été chargé d'escorter étaient arrivés sans encombre, et les hommes qui les montaient avaient répandu partout le bruit du mémorable combat qu'il avait soutenu avec ses compagnons.

Les armateurs de Saint-Malo mirent à la disposition de Jean Bart et de Forbin l'argent dont ils pouvaient

1. *Mémoires* de Forbin.

avoir besoin. Après avoir pris quelque repos, tous deux quittèrent cette ville amie, la cité corsaire et rivale de

CLAUDE DE FORBIN-JANSON.

Dunkerque, la patrie de Duguay-Trouin. Forbin se rendit à la cour et Jean Bart regagna Dunkerque.



A la suite de cette évasion, le 25 juin 1689, Jean Bart et Forbin furent nommés capitaines de vaisseau.

« Le chevalier de Forbin est arrivé à Versailles, lisons-nous dans le *Journal* de Dangeau, à la date du 16 juillet 1689. Lui et Bart se sont sauvés de la prison d'Angleterre dans une mauvaise petite chaloupe, avec chacun un valet. Ils avaient trouvé moyen d'avoir un compas et une boussole. Ils n'étaient tous deux que lieutenants de vaisseau; le roi les a faits capitaines et leur a donné quelque argent. Bart n'est point venu ici; il alla droit à Dunkerque, sa patrie. »

La gratification dont parle Dangeau se montait à 400 écus.

Forbin, tout bon marin et tout brave qu'il était, n'avait point négligé une si belle occasion de faire sa cour. D'après ses *Mémoires*, que nous croyons sur ce point assez peu véridiques, c'est à son insistance et grâce à ses protestations généreuses que Jean Bart aurait dû de n'être point oublié. En somme, il se vante d'avoir fait obtenir à son compagnon, à force de recommandations, la faveur que le roi lui accorda. Jean Bart se recommandait assez par lui-même, pour que nous accusions d'exagération les assertions du chevalier de Forbin. Nous n'en voulons pour témoignage que la dépêche de Seignelay à l'intendant de Dunkerque, dépêche que nous citions tout à l'heure, et dans laquelle le secrétaire du département de la marine, qui ignorait encore l'évasion de Jean Bart, mandait à M. Patoulet de s'entendre avec M de Louvigny pour l'échange

des sieurs Bart et de Forbin, « mais surtout du sieur Bart ».

Cette même dépêche, nous l'avons vu, portait que le roi avait résolu de faire faire leur procès aux équipages « et surtout aux officiers mariniers » qui avaient pris la fuite dans le combat du 22 mai.

Jean Bart, maintenant que tout danger était passé, céda à sa bonté naturelle et s'employa activement auprès de l'intendant de Dunkerque pour disculper ceux qui étaient cause à la fois de son insuccès et de sa captivité. Seignelay tint bon et ordonna à M. Patoulet de poursuivre l'enquête commencée.

« J'ai vu, lisons-nous dans la dépêche du 26 juin 1689, j'ai vu ce que vous m'avez écrit sur le rapport que le sieur Bart vous a fait de la conduite du sieur de Guermont, son lieutenant, et des gens de son équipage qui se sont sauvés dans des chaloupes. Quoique le sieur Bart décharge ces derniers, il ne faut pas laisser de les faire arrêter. Quant au sieur de Guermont, il faut que vous m'envoyiez une déclaration du sieur Bart, sur laquelle Sa Majesté puisse connaître en quoi cet officier a manqué, afin de le faire châtier comme il le mérite [1]. »

Pour compléter cet épisode qui n'est pas un des moins intéressants de la vie de notre héros, nous pensons qu'on aura quelque plaisir à lire les détails

1. Citée dans l'*Histoire de la marine*.

suivants qui nous paraissent on ne peut plus curieux. On ne nous saura pas mauvais gré de rapprocher ici deux noms fameux dans nos annales maritimes, Duguay-Trouin et Jean Bart

Cinq ans plus tard, le corsaire malouin, dans un combat soutenu glorieusement contre des forces supérieures, fut fait prisonnier par les Anglais comme Jean Bart; comme Jean Bart il y avait été blessé. Amené pareillement à Plymouth, il réussit également à s'évader, grâce au dévouement de la fille de son geôlier. Un vaisseau de guerre le poursuit; il parvient à déjouer sa surveillance en se faisant passer pour pêcheur, ainsi qu'avait fait Jean Bart.

Circonstance plus remarquable encore, « deux jours après sa fuite, il prenait deux vaisseaux anglais, dont l'un était le *Sans-Pareil*, de quarante-huit canons, qui avait pris le fameux Jean Bart et le chevalier de Forbin. Les brevets de ces deux officiers étaient conservés dans ce vaisseau (1). » Il les apporta comme un trophée, et Louis XIV lui envoya, à cette occasion, une épée d'honneur (2).

Duguay-Trouin devenu maître du vainqueur de la *Railleuse*, « le trouvant trop lourd et trop beau, devait raser ses châteaux de poupe et de proue, tout surchargés de fastueuses dorures, l'alléger de huit canons, et en faire enfin, au grand dommage des Anglais, le roi des vaisseaux de course (3). »

Peu de temps après l'évasion de Jean Bart, Seignelay

1. *Mémoires* de Duguay-Trouin. — 2. *Étude sur Jean Bart.* — 3. A. Badin, *Vie de Jean Bart; Mémoires* de Duguay-Trouin.

songeait à mettre de nouveau à profit les capacités et l'activité de Jean Bart. Il écrivait au sieur Patoulet, intendant de la marine à Dunkerque, à la date du 18 septembre de la même année 1689 :

« Le temps que les vaisseaux hollandais, qui sont employés au commerce du Nord, et qui ont été à Arkangel et dans la Baltique, retournent dans les ports, approche, et, comme la plupart sont chargés, j'estimerais fort avantageux d'armer un vaisseau, tel que l'*Alcyon*, la *Capricieuse* ou l'*Opiniâtre* pour le joindre à quelqu'une des frégates qui font la course pour mon compte, et l'envoyer dans les endroits que les Hollandais ont coutume de reconnaître pour y croiser, ne doutant pas qu'ils n'y fassent beaucoup de prises. Examinez cette pensée avec le sieur Bart, et, s'il la trouve bonne, travaillez à l'armement de celui qui pourrait être le plus tôt prêt (1). »

Jean Bart trouva assurément la pensée bonne, mais pendant que l'intendant hâtait l'armement des navires désignés par le ministre secrétaire d'État, il songeait à contracter une nouvelle union. Nous voyons en effet que, le 13 octobre de l'an 1689, « G. Desvignes, bachelier en théologie et curé de l'unique paroisse de Dunkerque, recevait le consentement mutuel du sieur Jean Bart, veuf, capitaine de vaisseau, et de demoiselle Marie Tugghe, ses paroissiens, et les unissait solennellement en mariage (2). »

Le roi, selon la teneur du contrat, « donnait son approbation à cette alliance, par l'entremise de

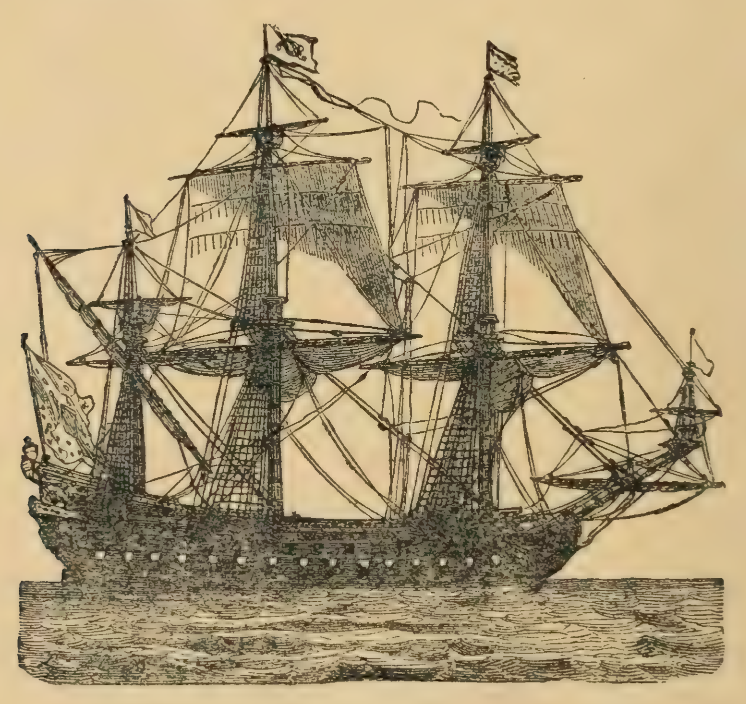
1. Pièce citée par E. Sue, *Histoire de la marine.*

2. Acte de mariage de Jean Bart; Registres de l'état civil de Dunkerque. *Vie de Jean Bart*, aux pièces justificatives.

Monsieur Patoulet, conseiller du roi en ses conseils, et intendant de la marine en la ville de Dunkerque (1). » Les sieurs Thomas-Ignace Tugghe, avocat au parlement, et François Joires, bourgmestre de la ville, étaient témoins au mariage. Jacqueline-Marie Tugghe appartenait à une famille qui jouissait de la plus grande considération et qui faisait depuis longtemps partie de l'échevinage de Dunkerque. Son frère unique fut député auprès de la reine Anne d'Angleterre, après le traité d'Utrecht, pour demander la conservation du port de Dunkerque (2).

Marie Tugghe entrait dans sa vingt-sixième année; Jean Bart allait avoir 39 ans.

1. Acte de mariage de Jean Bart ; Registres de l'état civil de Dunkerque. — Faulconnier.



Le Soleil royal. Vaisseau amiral (XVIIe siècle).

CHAPITRE VII

L'*Alcyon* ; l'*Opiniâtre* et la *Capricieuse*. Campagne de 1689-1690 ; Pertes considérables que notre héros fait subir aux ennemis. Il amène en France un convoi de grains. — Campagnes de 1690 sous les ordres de l'amiral de Tourville. Jean Bart continue ses courses. — Campagne de 1691 ; Jean Bart commande l'*Entendu*. — Les projets de Jean Bart sont repris ; ses plans de création des divisions de course favorisés par Pontchartrain. Jean Bart est chargé de leur exécution. Il traverse une flotte de trente-sept vaisseaux ennemis qui bloquent Dunkerque. — Une lettre de l'intendant Patoulet. Succès de Jean Bart. Il ramène un convoi de grains. Relâche à Berghem ; anecdote à ce sujet. Les anecdotes sur Jean Bart et ce qu'il faut en croire. Prétendu voyage de Jean Bart à Paris. Portrait de notre marin par l'historien Pierre Faulconnier.

PEU de temps après son second mariage, vers le milieu de l'hiver, Jean Bart appareilla de Dunkerque. Il montait l'*Alcyon*, frégate de trente canons ; l'*Opiniâtre* et la *Capricieuse*, plus faibles d'artillerie, l'accompagnaient, placées chacune sous le commandement d'un corsaire dunkerquois.

Le 19 décembre, étant vers le Dogger-Bank, par le travers du Texel, il prit une flûte hollandaise, le *Saint-Antoine*, et une galiote anglaise, la *Rose-Marine*, montée par 450 soldats qui venaient de Danemark et allaient en Écosse au service du prince d'Orange. Ces deux navires se rendirent sans résistance.

Rentré à Dunkerque, l'*Alcyon* reçut l'ordre de faire voile pour Hambourg et de convoyer jusqu'en France deux vaisseaux chargés de cuivre, de poudre et de munitions que le roi venait d'acheter. On craignait

qu'ils ne pussent sortir de l'Elbe et que les Hollandais ne tentassent de les attaquer. Jean Bart partit pour Hambourg et fit route si rapidement, que les deux bâtiments qu'il avait pour mission d'escorter n'étaient pas encore approvisionnés. L'*Alcyon* mit à profit le temps qu'il allait perdre, et, en attendant, il croisa dans les parages du Dogger-Bank. Les 23, 24 et 25 décembre, il s'empara de trois dogres baleiniers, le *Master-Müller*, le *Hibou de la Mer* et le *Dursaut*, qu'il rançonna pour une somme de 3,800 florins, argent de Hollande, à savoir le premier pour 1,600, et les deux autres pour 1,200 et pour 1,000 florins.

Le convoi de poudre qu'il devait conduire étant enfin prêt à prendre la mer, Jean Bart l'amena à Dunkerque sans coup férir, en vue de plusieurs vaisseaux de guerre ennemis qui croisaient dans ces parages et qui n'osèrent pas l'attaquer, bien qu'ils eussent été envoyés là spécialement pour s'opposer à son passage.

A peine rentré à Dunkerque, il en ressortit et prit, vers la fin de décembre 1689, un dogre chargé de planches et de morues salées, le *Hurot*.

Pendant l'année 1690, l'*Alcyon* fit la campagne de la Manche sous le commandement du vice-amiral de Tourville. La frégate que montait Jean Bart faisait partie de l'avant-garde de l'armée navale, aux ordres du lieutenant-général de Châteaurenault. L'*Alcyon* faisait office d'éclaireur. Il prit une part notable à la célèbre bataille du 10 juillet, dans laquelle plus de

quarante vaisseaux anglais furent brûlés, pris ou rasés par notre artillerie.

Tandis que nos navires victorieux se retiraient au Hâvre, Jean Bart se dirigea vers la mer du Nord, toujours à bord de l'*Alcyon;* c'est dans ces parages qu'il avait cette fois reçu l'ordre d'établir sa croisière.

Le 3 août 1690, il prenait la mer ; le 3 septembre, à cinquante lieues au large des Sorlingues, il s'emparait, après cinq heures de chasse, d'un vaisseau portugais, la *Notre-Dame de la Conception*. Le 17 du même mois il rançonna, proche du Dogger-Bank, un bâtiment hollandais venant de Moscovie, le *Coq ;* le même jour, un navire anglais, la *Résolution*, qui venait de Hambourg, chargé de bois, tomba en son pouvoir ; il tira du premier 5,000 et du second 6,250 livres. Le lendemain et le surlendemain, 18 et 19, étant à une lieue de l'île d'Héligoland, il prit deux navires de Hambourg qui revenaient de la pêche à la baleine, l'*Abraham* et le *Roi-Salomon*, et il traita avec leurs patrons pour les sommes de 21,000 et de 18,000 livres.

Le 20, il s'empara de quatre vaisseaux hollandais, le *Soleil*, le *Roi-David*, le *Patriarche* et l'*Espérance ;* il tira d'eux 40,500 livres. Le 25 il en prit encore quatre autres qu'il mit à rançon pour 39,000 livres, l'*Ours-Blanc*, la *Mouche-Dorée*, le *Vrai-Héros* et la *Concorde*.

Ainsi, dans l'espace de 8 jours, du 17 au 25 septembre 1690, Jean Bart, ayant sous ses ordres un seul navire de trente canons, avait fait subir au commerce des ennemis une perte totale de 139,750 livres.

L'année ne se termina pas sans que l'*Alcyon* fît une nouvelle campagne, aussi funeste que l'avaient été les précédentes aux nations liguées contre Louis XIV. Jean Bart longea pendant deux mois les côtes de la Hollande ; il se rendit maître de tous les bâtiments de pêche qu'il rencontra sur la route, en brûla une partie et coula les autres à fond. Une frégate de guerre, forte de vingt-huit pièces de canon, et qui était chargée de défendre la flottille de pêche, ne put pas elle-même éviter le sort de ceux qu'elle protégeait.

Jean Bart, durant presque toute l'année suivante, resta auprès de Tourville sous les ordres duquel il fit la campagne de la Manche. Il montait alors l'*Entendu*, vaisseau de quatre cents hommes d'équipage et de soixante-dix pièces de canon.

Jusqu'ici nous avons pu apprécier les qualités natives de notre héros. La connaissance parfaite qu'il avait de son métier, son sang-froid, son intrépidité, sa bravoure héroïque, voilà certes qui doit suffire à lui assurer une belle place parmi nos plus fameux marins. Jean Bart cependant s'est distingué du nombre par quelque chose de plus original. On a vu quelle était sa manière de combattre et la tactique qu'il avait adoptée : « il gouvernait droit à l'ennemi, essuyait son premier feu sans y répondre, lâchait sa bordée à portée du pistolet et abordait aussitôt le sabre à la main (1). » Par ses brusques attaques, il déconcertait un ennemi le plus

1. *Étude sur Jean Bart.*

souvent plus fort que lui, et qui n'aurait jamais cru à tant d'audace.

Mais ce qui constitue son principal titre de gloire, c'est l'idée qu'il eut d'établir des divisions de course.

«On n'a pas assez insisté sur ce point, bien supérieur cependant à ses actions les plus brillantes, » dit un des écrivains qui ont le mieux étudié son influence et son époque ([1]). Ces divisions de course consistaient en escadres de six à huit frégates légères, fines voilières, d'une marche supérieure, à manœuvres faciles, armées d'un équipage nombreux et aguerri. . .

Jean Bart, quelques années auparavant, avait fait part de ses projets au ministre Seignelay ; nous avons dit comment celui-ci, mal inspiré, avait négligé d'y donner suite; nous avons même parlé des raisons toutes d'intérêt qui l'avaient dirigé. Jean Bart ne se rebuta point, et quand Phélippeaux de Pontchartrain remplaça Seignelay, mort le 3 novembre 1690, il exposa son plan au nouveau secrétaire d'État au département de la marine. Pontchartrain pressentit tout l'avantage que pourrait donner à la France l'organisation proposée par Jean Bart, et ne put mieux faire que d'en confier l'exécution à celui qui en avait poursuivi l'idée.

Malgré les difficutés et les jalousies qu'il rencontra de la part de certains courtisans, Jean Bart, soutenu par la faveur du ministre, se hâta de vouloir la justifier « et ne tarda pas à fournir la preuve de l'excellence et de l'efficacité de sa création. Remarquons en effet que

1. M. le Dr A. Lebleu.

ses entreprises prennent dès ce moment un caractère d'audace et d'utilité pratique qui aboutiront à de grands résultats politiques. »

L'escadre dont Jean Bart avait surveillé l'armement et dont il devait prendre le commandement était prête à mettre à la voile vers la fin de juillet 1691; mais le port de Dunkerque était bloqué par trente-sept vaisseaux de guerre anglais et hollandais. Le 25 juillet, la nuit étant obscure, Jean Bart déjoua la surveillance des ennemis avec un bonheur incroyable, et força le blocus à la tête de son escadre qui se composait de sept frégates et un brûlot.

Une lettre de l'intendant de Dunkerque à M. de Villermont, écrite le lendemain même, donnera une idée de l'action de Jean Bart :

« Je vous donnerai avis du passage de l'escadre de M. Bart, cette nuit, à travers de trente-sept vaisseaux des ennemis, dont dix-huit ou vingt lui donnent à présent chasse, et, je crois, assez inutilement. M. Bart a été près de quinze jours dans la rade sans que les ennemis aient jugé à propos de venir l'attaquer; les vaisseaux de son escadre n'étant que de quarante pièces de canon (les plus forts), ils sont sortis du port le boute-feu à la main [1]. »

L'intendant de la marine à Dunkerque connaissait bien Jean Bart et ne se trompait point dans ses

1. Lettre de M. Patoulet à M. de Villermont. Citée dans l'*Histoire de la marine*.

prévisions. Les dix-huit ou vingt vaisseaux le chassèrent inutilement; au point du jour il était hors d'atteinte. Vers le soir il aperçut six navires qui faisaient la même route que lui. Il les envoya reconnaître et apprit que c'étaient quatre vaisseaux anglais marchands richement chargés pour la Russie, et escortés par deux frégates de guerre de quarante et de cinquante pièces de canon. » Toute la nuit il navigua dans leurs eaux; le 27 juillet, dès l'aube, il attaqua une des frégates, l'enleva à l'abordage après une heure de combat; une heure plus tard il forçait la seconde frégate à amener son pavillon et amarinait successivement les bâtiments marchands. Il fit convoyer ses prises jusqu'au port de Berghem, en Norwège, par un de ses vaisseaux, et continua sa croisière.

Le lendemain, 28 juillet, quatre-vingts busses et dogres hollandais tombaient au pouvoir de l'escadre. Ces bâtiments revenaient de la pêche aux harengs. Deux vaisseaux de guerre les escortaient. Jean Bart les prit sans peine et mit le feu à toute cette flottille, après avoir fait passer sur ses frégates les hommes qui composaient les équipages.

Dans le courant du mois d'août, Jean Bart croisa en vue des côtes d'Écosse. Puis, arrivé en face de Newcastle, il mit à terre des troupes sous le commandement de Forbin et donna l'ordre à celui-ci de ravager le pays. Forbin s'avança hardiment, livra aux flammes trois cents maisons, et, quand les ennemis se décidèrent à venir à sa rencontre, il était déjà rembarqué.

Le 24 novembre, l'escadre était de retour à Dunkerque. Elle amenait pour plus de cinq cent mille écus de prises.

Jean Bart ne fut pas plus tôt arrivé qu'il fit mettre en état ses trois meilleurs navires; il alla avec eux établir sa croisière dans le Nord, où il fit rencontre d'une flotte hollandaise venant de la mer Baltique et convoyée par trois vaisseaux de guerre incomparablement plus forts que les trois frégates dont il disposait. Cela ne l'arrêta point; il attaqua le plus grand des trois vaisseaux d'escorte, et s'en rendit maître en peu de temps; les deux autres, effrayés, prirent la fuite, et Jean Bart ramena à Dunkerque la flotte entière chargée de blé, de seigle, d'orge et de goudron. Ce convoi de grains fut d'autant mieux reçu que la France commençait à en manquer; et Louis XIV fut si satisfait de cet exploit, qu'il envoya à Jean Bart mille écus de gratification.

Pendant cette dernière campagne, au moment où Jean Bart relâchait en Norwège, dans le port de Berghem, il lui advint, si nous nous en rapportons à quelques-uns de ses biographes, une assez singulière aventure. Faisons remarquer, une fois pour toutes, que la plupart des anecdotes qu'on raconte sur Jean Bart nous semblent controuvées. Comment ont-elles pris naissance, et pourquoi certains écrivains, même sérieux, les ont-ils accueillies? c'est ce que nous ne chercherons pas à démêler. Sans entrer à ce sujet dans de longues

dissertations, qui ne serviraient qu'à embrouiller le lecteur au lieu de l'éclairer sur la vérité, disons simplement qu'aucun de ceux auxquels nous pourrions ajouter foi ne rapporte ces historiettes. On n'en trouve trace ni dans Faulconnier, l'auteur de la *Description historique de Dunkerque*, ni dans le *Journal* de Dangeau, ni dans les *Mémoires* de Saint-Simon, ni dans ceux qu'a laissés le vice-amiral François-Cornil Bart. M. Lebleu, dans son *Étude sur Jean Bart*, écrit qu'il a scrupuleusement interrogé la *Gazette de France* et le *Mercure*, et qu'aucun mot ne s'y trouve qui soit relatif à ces anecdotes. « Mais, d'après le même auteur, les récits, même légendaires, ne doivent jamais être totalement repoussés; car il y a généralement quelque chose de vrai au fond de toute légende. La vraie histoire, celle qui forme le mieux les opinions et les mœurs, ne vit pas seulement de faits et de dates, mais aussi des idées et des émotions qui dominaient les esprits du temps; on traduit en anecdotes, en mots saisissants, des sentiments d'admiration pour des êtres qu'on voit supérieurs à soi, et ainsi se forme la légende. C'est à l'histoire plus tard à débrouiller le vrai du faux, et à tracer la ligne de démarcation qui doit exister entre elle et cette légende. »

Comme ce petit livre n'a point de prétention à la critique historique, nous citerons ces différentes anecdotes, maintenant que nous avons au préalable averti nos lecteurs du peu de cas qu'il en faut faire.

Voici donc, d'après Richer, l'aventure qui serait

arrivée à Jean Bart pendant qu'il était à Berghem en relâche. Berghem était port neutre, et les vaisseaux anglais y mouillaient aussi bien que les vaisseaux français. Un jour que Jean Bart se trouvait à terre, il fut accosté par un capitaine anglais qui, après lui avoir témoigné toute l'estime que lui inspirait son nom, lui dit qu'il considérerait comme un grand honneur de pouvoir quelque jour le combattre. Jean Bart répondit que la chose était facile et que, dès qu'il quitterait Berghem, il l'en informerait. Il n'y manqua pas en effet, et, la veille du jour où il se disposait à appareiller, il fit prévenir le capitaine anglais. Par un semblant de courtoisie, celui-ci pria Jean Bart de venir déjeûner à son bord avant de prendre la mer. Jean Bart refusa, puis, craignant qu'on ne l'accusât d'avoir peur, il se rendit seul sur le bâtiment anglais. Il y demeura quelque temps, mais, au moment où il se levait pour prendre congé, l'Anglais lui mit la main au collet et déclara qu'il le faisait prisonnier. Jean Bart se débarrassa vivement de son adversaire, et, sautant impétueusement sur le pont, il approcha sa pipe allumée d'un baril de poudre, menaçant de faire sauter le navire si quelqu'un ose le toucher. En même temps il appelle à lui les gens de son équipage qui accourent et s'emparent du présomptueux capitaine et de son bâtiment.

Vrai ou faux, ce trait a fourni à l'imagerie de nombreuses créations; toutes représentent Jean Bart en fou furieux, débraillé, s'élançant comme une bête fauve, ou tenant au-dessus du baril de poudre sa pipe allumée

avec un geste de mélodrame. Notre héros avait plus de simplicité.

Jean Bart, jusqu'ici, était resté dans les meilleurs termes avec M. Patoulet, intendant de la marine à Dunkerque. Malheureusement, durant sa dernière croisière, il avait été forcé de recevoir à son bord un commissaire chargé, de la part de l'intendant, de constater la valeur des prises que l'escadre pourrait faire. Quelques contestations s'étant élevées, Jean Bart qui n'était cependant rien moins qu'intéressé, mais qui ne pouvait souffrir cet incessant contrôle et le continuel soupçon qu'on paraissait avoir de son honnêteté et de sa bonne foi, fit mettre le commissaire aux fers. Notre héros n'était pas endurant, et cela lui semblait le meilleur moyen à employer pour couper court à une surveillance qu'il considérait comme injurieuse.

L'intendant Patoulet défendit son subordonné et demanda au ministre de tancer vertement Jean Bart. D'après Richer, le marin aurait alors été appelé à Versailles pour y rendre compte de sa conduite. C'est ici que pleuvent les anecdotes.

Le chevalier de Forbin, tout le premier, tire parti de ce prétendu voyage qu'il aurait fait à la Cour en compagnie de Jean Bart. « C'était un homme de fort peu de génie et d'un air grossier, dit-il en parlant de lui dans ses *Mémoires;* il parlait peu et mal, était très propre pour une action hardie, mais absolument incapable d'un projet un peu étendu. »

Il ajoute que les courtisans, frappés du contraste qui existait entre lui, gentilhomme, et le rude Jean Bart, se pressaient curieusement sur leur passage, en disant :

— « Allons voir le chevalier de Forbin qui mène l'ours. »

Ayant été mandé au château où il devait avoir une audience, Jean Bart y va de grand matin. Il attend, se promène, se rassied, fait les cent pas, puis trouvant le temps long et perdant patience, il s'oublie jusqu'à tirer sa pipe, dont on lui fait faire un grand usage, et à fumer dans l'antichambre royale. On essaie de l'en empêcher et de lui montrer tout ce qu'il y avait d'inconvenant dans une pareille liberté d'allures; il répond qu'il a contracté cette habitude au service du roi son maître. Louis XIV est averti qu'un marin fume dans l'antichambre :

— « Parions que c'est Jean Bart, » dit le roi, et il donne l'ordre de le laisser fumer.

Puis, quand le corsaire dunkerquois fut introduit en sa présence :

— « Jean Bart, il n'est permis qu'à vous de fumer chez moi. »

Le bruit de sa sortie de Dunkerque avec son escadre, lorsqu'il força le passage que gardaient trente-sept vaisseaux anglais et hollandais, s'était répandu à la Cour. On veut voir le marin qui a su accomplir une action aussi hardie. On l'entoure, on l'interroge.

— « Comment avez-vous fait pour passer au milieu de tant d'ennemis? »

Et Jean Bart, pour donner une explication plus claire et plus saisissante, joignant le geste aux paroles, range les courtisans qui sont là, sur deux lignes; puis il passe au milieu d'eux en jouant des coudes à droite et à gauche, de la manière la plus robuste:

— « Voilà comme j'ai fait », dit-il aux courtisans surpris et vexés, pendant qu'ils se rajustaient.

Le roi l'entretenant de cette même action, il lui répond:

— « J'ai envoyé mes bordées de tribord et de babord. »

Et Louis XIV s'écrie:

— « Il a parlé un peu grossièrement, mais il agit noblement. Y aurait-il quelqu'un parmi vous qui saurait en faire autant? »

Une autre fois, ayant une entrevue de Louis XIV, celui-ci lui dit:

— « Jean Bart, il me faudrait dix mille hommes comme vous. »

— « Parbleu! » se serait contenté de dire notre marin, aussi énergique que laconique en cette circonstance.

N'a-t-on pas encore écrit que, désireux de se faire voir à Versailles sous un costume d'apparat, il avait

commandé à un tailleur un habit fait de drap d'or, et afin qu'il fût plus riche, et lui-même de meilleure mine, il avait donné l'ordre de doubler cet habit de drap d'argent, au grand amusement des courtisans ravis d'une si étonnante naïveté?

Citons enfin l'anecdote qui veut que, ayant reçu trois mille écus de gratification du roi, Jean Bart se soit présenté pour toucher cette somme chez un trésorier payeur nommé Pierre Gruin.

Il arrive à l'hôtel de Gruin, rue du Grand-Chantier, pousse la première porte qu'il voit devant lui et monte sans s'inquiéter des gens de service. Arrivé tout à coup dans une salle pleine de monde, au moment d'un grand dîner donné par le trésorier, il demande brusquement si Pierre Gruin est là. Celui-ci se retourne, et Jean Bart lui mettant sa traite sous le nez lui dit :

— « Savez-vous lire? »

Pierre Gruin prend le papier, le parcourt des yeux et le laisse tomber en disant :

— « Vous repasserez dans deux jours. »

Jean Bart entendait être payé immédiatement, et, irrité de l'air méprisant du trésorier, il mit le sabre à la main et contraignit l'amphitryon, devant tous ses convives, à ramasser la traite qu'il avait jetée. Jean Bart fut payé aussitôt; mais comme Pierre Gruin lui donnait la somme en argent, le marin prétendit n'être payé qu'en or et demanda au malheureux trésorier s'il le prenait pour un mulet.

Nous ne nous arrêterons pas à réfuter ces différentes anecdotes ; nous avons déjà dit ce que nous en pensions. Notons seulement qu'elles ont toutes trait au voyage que Jean Bart aurait fait à Versailles en compagnie de Forbin, dans le courant de l'année 1693. N'en déplaise aux biographes et au chevalier de Forbin qui en parle dans ses *Mémoires*, une lettre écrite par M. de Beaujeu, capitaine de vaisseau, à M. de Valincourt, et citée par Eugène Sue dans son *Histoire de la marine française*, contredit de la façon la plus formelle le voyage supposé de Jean Bart. Cette lettre est datée de Dunkerque, et elle est du 24 mars 1693.

« Il n'est pas vrai, ainsi qu'on vous l'a dit, que M. Bart ait été à Paris ; il n'est point parti d'ici. Il monte un vaisseau dans le corps d'armée et s'en va à Brest ; la Cour lui ayant laissé le choix ou de passer sur mon vaisseau en qualité de capitaine en second, ou de s'en aller sur une simple frégate, il a pris le dernier parti. »

Des divers voyages à Versailles que l'histoire fantaisiste a fait faire à Jean Bart, un seul est avéré ; c'est quand il fut appelé à l'honneur de prêter entre les mains du roi le serment exigé par les statuts de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, dont il fut fait chevalier le 19 avril 1694 [1]. « Or il faut que ce serment n'ait été accompagné d'aucune des excentricités ci-dessus relatées, pour que Dangeau n'en parle même pas, lui qui avait signalé avec détails la présence à Versailles

1. Alex. Mazas, *Histoire de l'Ordre de Saint-Louis.*

du lieutenant de Forbin, échappé de Plymouth avec Jean Bart en 1689 (1). »

Pour achever de détruire ces légendes assez extravagantes, nous ne croyons pas pouvoir mieux faire que de publier le portrait véritable de Jean Bart d'après un de ses contemporains que nous avons déjà souvent cité, l'historien Faulconnier : « Il avait la taille au-dessus de la médiocre; le corps bien fait, robuste et capable de résister à toutes les fatigues de la mer. Il avait les traits du visage bien formés, les yeux bleus, le teint beau, les cheveux blonds, la physionomie heureuse et tout à fait revenante. Il avait beaucoup de bon sens, l'esprit net et solide, une valeur ferme et toujours égale. Il était sobre, vigilant et intrépide; aussi prompt à prendre son parti que de sang-froid à donner ses ordres dans le combat, où on l'a toujours vu avec cette présence d'esprit si rare et si nécessaire en de semblables occasions. Il savait parfaitement bien son métier, et il l'a fait avec tant de désintéressement, d'approbation et de gloire, qu'il n'a dû sa fortune et son élévation qu'à sa capacité et à sa valeur (2). »

Ce portrait, écrit par un des hommes qui ont le mieux connu notre héros, nous donne de Jean Bart une idée autrement exacte que ne pourraient faire toutes les historiettes et les anecdotes des amuseurs.

1. *Étude sur Jean Bart.* — 2. *Histoire de Dunkerque.*



CHAPITRE VIII.

Le *Glorieux* fait partie de l'escadre de Tourville. Affaires de Lagos. — Campagne de juillet 1693. Jean Bart commande une escadre ; Le vaisseau le *Maure*. Il ramène de Norvège un convoi de blé. Campagne de 1694. Jean Bart est fait chevalier de Saint-Louis. Instructions données à Jean Bart. Il part le 28 juin à la rencontre d'un convoi. Beau combat qu'il livre le lendemain contre l'Amiral de Frise. Relation du combat du 29 juin ; lettres de Jean Bart. François Cornil à la Cour de Versailles ; Anecdotes à ce sujet ; il est fait enseigne de vaisseau. Le roi accorde à Jean Bart des lettres de noblesse.

EN 1693, Louis XIV, après avoir déployé une incroyable activité pour relever la marine française et réparer la glorieuse défaite de la Hogue, grandement exagérée du reste, fit concentrer ses forces maritimes dans la rade de Brest sous la direction de Tourville; il avait l'intention de porter un coup décisif au commerce ennemi en attaquant la grande flotte anglo-batave qui protégeait les navires faisant la route de la Méditerranée et du Levant. Jean Bart rejoignit l'escadre de Tourville avec le *Glorieux*, de soixante-deux pièces de canon (1).

« Le 26 mai, la brillante affaire de Lagos, près de Saint-Vincent, vengea noblement la marine française; l'amiral Rooke perdit, le 28 juin, près de cent navires, et près de trente millions. Jean Bart, à lui seul, en avait enlevé six de vingt-quatre à cinquante canons, richement chargés. Il était allé près de Faro faire cette

1. *Hist. de la marine; Étude sur Jean Bart.*



VAISSEAUX DE LOUIS XIV.

prise, aussitôt après avoir pris part à l'affaire de Lagos. D'un autre côté, d'Estrées, après avoir bombardé Barcelone et Alicante, était maître de la Méditerranée. Saint-Malo et Duguay-Trouin commençaient de rivaliser avec Dunkerque et Jean Bart; cet autre formidable nid de corsaires avait enlevé aux alliés environ deux mille voiles. La marine française restait donc aussi puissante que lorsque Duquesne, après ses exploits devant Messine et ses importants bombardements d'Alger, de Tripoli et de Gênes, avait deux fois battu l'amiral Ruyter qui était allé mourir de ses blessures à Syracuse. Ce n'était donc pas par une vaine ostentation que Louis XIV fit frapper, après ce succès de Lagos, la médaille *Splendor rei navalis*, un an seulement après le prétendu anéantissement de notre marine à la Hogue [1]. »

Dans les premiers jours de juillet, Jean Bart revenu à Dunkerque reçut l'ordre de reprendre la mer. On lui donna le commandement d'une petite escadre de six frégates, le *Maure*, de cinquante-quatre canons, le *Fortuné*, de cinquante-deux, le *Mignon*, de quarante-quatre, le *Comte* et l'*Adroit*, de quarante, et l'*Hercule*, de trente canons. Le roi avait nommé le comte d'Avaux à l'ambassade de Suède et M. de Bonrepos à celle de Danemark. Jean Bart fut chargé de les conduire et il s'acquitta heureusement de sa

1. A. Lebleu.

mission, malgré le grand nombre de vaisseaux ennemis qui avaient tenté de s'opposer à son passage ([1]).

Quelque temps après, il partit avec son escadre pour Vleker, en Norwège, où le roi avait fait acheter une quantité de grains. Il devait ramener une flotte chargée de blé jusqu'à Dunkerque. Notre héros eut le bonheur de remplir sa mission périlleuse sans le moindre accident, quoique les Anglais et les Hollandais eussent en mer de grosses escadres pour empêcher la France de recevoir un secours si considérable, en un temps où le blé était devenu d'une cherté inouïe ([2]).

Enfin, ne demeurant jamais en repos, il remit à la voile dans les premiers jours de novembre et alla croiser dans la mer du Nord. Le 16, à la hauteur du Dogger-Bank, dans ces parages qu'il connaissait si bien pour y avoir tant de fois navigué, les vigies signalèrent deux vaisseaux de guerre anglais. Ces bâtiments, le *Milfort* et le *Warington*, accompagnaient de Norwège en Angleterre un convoi de munitions achetées pour le compte du prince d'Orange. Jean Bart s'en empara facilement, et, le lendemain, il prit un troisième vaisseau anglais, le *Prince de Galles*, qu'il conduisit, ainsi que ses deux autres prises, à Vleker. Embarrassé de ces navires, tellement désemparés qu'ils pouvaient à peine tenir la mer, Jean Bart ne conserva que le *Milfort*. Il ordonna de brûler le *Prince de Galles;* quant au *Warington*, il le dépouilla de ses munitions, des vingt-quatre pièces d'artillerie qu'il

1. P. Faulconnier. — 2. *Ibidem.*

portait, et vendit la coque, entièrement démunie de ses agrès, pour 2,650 livres.

L'année 1694 devait être plus glorieuse encore pour notre héros, à la réputation duquel elle allait mettre le comble. Jean Bart avait vingt fois déployé son intrépidité contre des forces supérieures, mais jamais il n'avait rendu, malgré tous les combats dont il était sorti vainqueur, un service aussi signalé et d'une aussi grande importance pour le pays.

Il venait, le 19 avril 1694, d'être reçu chevalier de Saint-Louis, lorsque lui parvint du ministre, M. de Pontchartrain, une instruction détaillée dont nous donnons les principaux passages :

« Aussitôt que le sieur Bart, commandant l'escadre que le roi fait armer à Dunkerque, aura reçu cette instruction, Sa Majesté veut qu'il appareille avec les vaisseaux qu'il commande et les flûtes le *Bienvenu* et le *Portefaix*. Il ira droit au cap Derneus ; aussitôt qu'il sera arrivé sur cette hauteur, il permettra au commandant de ces flûtes de suivre les ordres qu'il aura du sieur Patoulet, et il détachera en même temps deux des vaisseaux de son escadre qu'il enverra à Vleker pour s'informer du nombre des bâtiments chargés de blé pour la France qui seront dans ce port, de ceux qui doivent encore y arriver, et du temps auquel le tout pourra partir de Vleker. S'il ne fallait à ces bâtiments que peu de jours pour partir de Vleker, il

les attendrait dans ces parages; mais s'il leur fallait un temps considérable pour s'apprêter, Sa Majesté lui permet d'aller en attendant croiser dans les endroits où il estimera nécessaire.

« Il amènera cette flotte avec toutes les précautions possibles; fera entrer à Dunkerque, en passant devant ce port, les bâtiments qui devront y entrer, et mènera les autres jusqu'au Hâvre-de-Grâce. Sa Majesté, en lui donnant cet ordre, suppose qu'il ne trouvera point en son chemin d'escadre supérieure à la sienne, parce que, autrement, Sa Majesté s'en remet à lui de prendre, suivant les occasions, le parti le plus convenable.

« Après avoir mis cette flotte en sûreté, il reviendra croiser entre les côtes de Hollande et celles d'Angleterre et d'Écosse. Comme Sa Majesté sait qu'il a une connaissance parfaite de tous les commerces que les ennemis font dans cette étendue de mers, aussi bien que du temps du départ et de l'arrivée des flottes, elle n'entrera dans aucun détail à cet égard avec lui. Elle veut qu'il ne conserve des bâtiments qu'autant qu'il en faudra pour renvoyer les équipages, auxquels il observera de ne point laisser de filets, ni autre chose servant à leur commerce. Si les bâtiments qu'il prendra sont chargés de marchandises considérables, il tâchera de les faire passer à Dunkerque; s'il ne le peut, il les mènera dans quelque port de Norwège, mais brûlera tous ceux qui ne seront pas chargés de marchandises de prix, à la réserve de ce qu'il en faudra

pour mettre à terre les équipages prisonniers, observant autant qu'il le pourra de faire débarquer les Anglais en Hollande et les Hollandais en Angleterre.

« Sa Majesté lui recommande de faire en sorte d'enlever quelque flotte de charbonniers de Newcastle; elle sait qu'une pareille expédition ferait fort crier le peuple de Londres, et cela conviendrait extrêmement à la conjoncture présente.

« Il rendrait aussi un service bien important s'il pouvait enlever quelque flotte ennemie chargée de grains. Sa Majesté est informée que les Anglais en doivent faire venir de grandes quantités de la mer Baltique, et elle est persuadée qu'en suivant exactement les avis qu'il pourra avoir par les bâtiments qu'il trouvera à la mer, il pourra parvenir à en enlever quelqu'une.

« Il sait que les flottes de la baleine de Hollande et de Hambourg (qui sont considérables cette année, la dernière étant de plus de soixante navires avec un seul vaisseau de guerre) doivent arriver au mois d'août; il faut qu'il tâche d'en enlever quelqu'une. Les vaisseaux des Indes reviennent ordinairement à la fin d'août; il faudra qu'il se mette en ce temps en parage à pouvoir les rencontrer.

« La confiance que Sa Majesté prend en sa capacité, sa bonne volonté et son affection pour son service, fait qu'elle ne lui prescrit rien de particulier sur cela, ni sur les autres services qu'elle espère qu'il trouvera le moyen de lui rendre [1]. »



1. « *Mémoire* pour servir d'instruction au sieur Bart »; *Archives de la Marine.*

A la lecture de ce mémoire on trouvera sans doute que Louis XIV demandait beaucoup de Jean Bart. Ainsi, non seulement il devait escorter jusqu'en France la flotte de grains partie de Norwège, et cela au prix des plus grandes difficultés, puisque les mers qu'il allait avoir à traverser étaient constamment sillonnées par les navires ennemis; mais encore il avait l'ordre d'enlever tous les bâtiments marchands qu'il trouverait sur son passage, et surtout ceux qui seraient chargés de vivres. Nous allons voir comment Jean Bart accomplit la mission périlleuse qu'on lui confiait, et si Louis XIV, qui s'y connaissait en hommes, avait tort de montrer tant d'exigence dans les services qu'il l'appelait à lui rendre.

Le 28 juin 1694, Jean Bart partit à la tête de son escadre, composée du *Maure*, du *Fortuné*, du *Comte*, du *Mignon*, de l'*Adroit*, du *Jersey* et de la flûte le *Portefaix*. Dès le lendemain 29, vers les trois heures du matin, entre le Texel et la Meuse, à douze lieues au large, une flotte d'une centaine de voiles était signalée.

Cette flotte était précisément celle que Jean Bart avait été chargé d'aller chercher à Vleker et de convoyer jusqu'en France. Prêts bien plus tôt que ne l'espéraient le roi et M. de Pontchartrain, impatients de profiter d'un vent favorable pour faire la traversée, ces navires s'étaient mis en route sous l'escorte de trois vaisseaux de guerre suédois et danois.

La cherté du blé qui continuait en France avait engagé le roi à en faire acheter dans le Nord une grosse

quantité. Mais les Anglais et les Hollandais n'ignoraient point la disette qui affligeait alors le royaume et avaient pris toutes leurs précautions pour arrêter le convoi destiné à nos ports ([1]). L'imprudence de ceux qui menaient cette flotte et la hâte qu'ils avaient d'arriver, vinrent servir on ne peut mieux les projets des ennemis.

Hidde de Vries, contre-amiral de la Province de Frise, tenait alors la mer avec une escadre composée de huit vaisseaux de guerre, dont deux seulement de trente et de quarante canons, et les six autres de cinquante, cinquante-quatre et cinquante-huit pièces. Quand il vit cette flotte de transports, il la reconnut de suite pour celle qui devait partir de Vleker, et comme elle n'était convoyée que par trois navires suédois et danois, il s'en empara aussitôt entre le Texel et le Vlie.

Hidde de Vries se dirigeait sur le Texel avec ses nombreuses prises, lorsque la fatalité l'amena en vue de l'escadre de Jean Bart. Celui-ci, désespéré de voir au pouvoir des Hollandais ce convoi de grains dont l'arrivée était si ardemment désiré en France, « pensa qu'il s'agissait de faire une action aussi éclatante qu'utile pour le service dû roi et le soulagement de ses sujets. Cela lui fit prendre sur-le-champ la résolution de combattre Hidde de Vries, bien qu'il lui fût inférieur en nombre et en artillerie ([2]). »

Laissons maintenant parler Jean Bart lui-même. Le lecteur, pensons-nous, prendra intérêt aux dépêches

1. *Histoire de Dunkerque*. — 2. P. Faulconnier.

qu'il envoyait au ministre de la marine relativement à son fait d'armes du 29 juin.

A Dunkerque, le 3 juillet 1694.

« J'ai l'honneur, Monseigneur, de vous rendre compte que, le 29 du mois passé, je rencontrai, entre le Texel et la Meuse, douze lieues au large, huit navires de guerre hollandais dont un portait pavillon de contre-amiral. J'envoyai les reconnaître; on me rapporta qu'ils avaient arrêté la flotte de grains destinée pour la France et avaient amariné tous les vaisseaux qui la composaient, après en avoir tiré tous les maîtres. Je crus dans cette conjoncture devoir les combattre pour leur ôter cette flotte. J'assemblai tous les capitaines des vaisseaux de mon escadre, et, après avoir tenu conseil de guerre où le combat fut résolu, j'abordai le contre-amiral, monté de cinquante-huit pièces de canon, lequel j'enlevai à l'abordage après une demi-heure de combat. Je lui ai tué ou blessé cent-cinquante hommes. Ce contre-amiral, nommé Hidde de Vries, est du nombre des blessés. Il a un coup de pistolet dans la poitrine, un coup de mousquet dans le bras gauche, qu'on a été obligé de lui couper, et trois coups de sabre à la tête. Je n'ai perdu en cette occasion que trois hommes et vingt-sept blessés.

Le *Mignon* a pris un de ces huit vaisseaux de cinquante pièces de canon. Le *Fortuné* en a pris un autre de trente pièces. Les cinq autres ont pris la fuite après m'avoir vu enlever leur contre-amiral. J'ai

amené ici trente navires de la flotte, lesquels sont en rade.

« J'ai donné ce combat à la vue des vaisseaux de guerre danois et suédois, qui ont été témoins de cette action sans s'y mêler. Ils sont passés aujourd'hui avec le reste des vaisseaux de charge, au nombre de soixante-six voiles, pour aller en France.

« Demain j'aurai l'honneur de vous envoyer un plus ample détail de cette action. Je vous dirai seulement que le contre-amiral m'a dit qu'il avait reçu ordre du prince d'Orange d'arrêter et d'envoyer en Hollande tous les vaisseaux chargés de grains qu'il trouverait venir en France.

« L'exprès qui vous remettra cette lettre est mon fils qui a vu l'action, aussi bien que le sieur Vandermeerch, mon beau-frère.

« Je suis, avec le profond respect que je dois, votre très humble et très obéissant serviteur,

LE CHEVALIER BART [1]. »

« Il y a, dans les trois navires de guerre hollandais pris, plus de trois cents hommes tués ou blessés. »

Le 11 juillet suivant, Jean Bart envoyait au ministre les détails plus circonstanciés qu'il annonçait dans sa première dépêche. Cette nouvelle lettre fait comprendre mieux que nous ne pourrions l'expliquer la façon dont se livra ce fameux combat de mer. On verra

1. Lettre reproduite dans l'*Histoire de la marine*, dans l'*Étude sur Jean Bart* et dans l'*Histoire de Jean Bart*.

combien Jean Bart, aussi modeste que brave, prend soin d'effacer sa personnalité tout en faisant ressortir les services des officiers qui commandaient sous ses ordres. De plus, ce n'est point trop s'étendre sur cette affaire que la cour suivait avec l'anxiété la plus vive. Dangeau, dans son *Journal*, après avoir rapporté ce combat, ajoute, à la date du 5 juillet : « Cette action est très glorieuse pour Bart, très utile à l'État, et a fait un grand plaisir au roi. » Disons enfin que le blé qui se vendait auparavant 30 livres la mesure, descendit de suite à trois livres. La châsse de Sainte-Geneviève, comme dans les temps de calamité, avait été promenée en grande procession [1]. »

« Je me donne l'honneur, Monseigneur, écrivait Jean Bart au ministre, de vous envoyer une relation un peu plus étendue de notre affaire, de crainte que ce que je vous en ai écrit en abrégé ne vous en ait donné qu'une idée imparfaite ; et j'y joins une liste de nos vaisseaux et de ceux des ennemis en ordre de bataille, qui vous fera voir leurs forces et la manière dont ils ont été attaqués.

Escadre française :			Escadre hollandaise :		
Le *Fortuné*	de 52	canons	La *Princesse Émilie*	de 58	canons
Le *Comte*	de 44	»	L'*Oudenarde*	de 50	»
....			L'*Offer-Stelling*	de 50	»
Le *Maure*	de 54	»	Le *Prince de Frise*	de 58	»
Le *Mignon*	de 44	»	Le *Stadenland*	de 50	»
L'*Adroit*	de 40	»	Le *Zeereipe*	de 30	»
Le *Portefaix*			Le *Beschermnis-Beschermnis* ou le Défenseur des Défenseurs.	de 40	»
Le *Jersey*	de 40	»	La *Ville de Flessingue*	de 54	»

1. A. Lebleu.

« Le 29, à trois heures du matin, les vents étant au Sud-Ouest, on découvrit la flotte : elle était environ à douze lieues à l'Ouest du Texel, pour où elle faisait route. Je fis porter dessus jusqu'à cinq heures, que je reconnus qu'elle était escortée de huit vaisseaux de guerre hollandais commandés par un contre-amiral. Je mis en panne à deux portées de canon d'eux et appelai les capitaines au conseil. Quoiqu'ils nous parussent encore plus supérieurs en force qu'en nombre, tous les capitaines furent du sentiment qu'il fallait les attaquer s'il y avait du blé pour la France ; et pour m'instruire de ce qui en était, j'envoyai de Chamblage, commandant la barque longue, pour tâcher de joindre quelques marchands et s'en informer.

« Il passa sous le canon des Hollandais, dont il essuya tout le feu, et me rapporta que cette flotte était celle de Vleker, qu'elle était destinée pour Dunkerque, que le jour auparavant elle avait été rencontrée de l'escadre hollandaise qui s'en était emparée en tirant les maîtres d'une partie des vaisseaux les plus de conséquence, et mettant de leurs gens en leur place, et l'obligeait ainsi de faire la route du Texel. Il nous parut après cela qu'il ne fallait plus hésiter à combattre, et nous nous y déterminâmes sans avoir égard à la grande inégalité de forces ; et comme tous les capitaines convinrent avec moi qu'il fallait brusquer l'affaire sans donner le temps aux ennemis de se reconnaître, je les renvoyai après leur avoir recommandé de faire leurs efforts pour aborder chacun le leur ; et, pour n'être

point embarrassé par le nombre, je jugeai à propos de donner le commandement du *Portefaix* au sieur de la Bruyère, premier lieutenant du *Maure*, pour occuper un des vaisseaux que les ennemis avaient plus que nous, et lui fis un équipage de cent vingt hommes qui furent tirés de ceux de l'autre flûte et de la barque longue. Le temps qu'il fut à s'apprêter donna aux ennemis celui de s'élever un peu au vent, parce que nous restâmes toujours en panne. Le *Portefaix* se trouvait sous le vent de mon escadre ; celle des ennemis revira et une partie coupa entre la flûte et nous.

« Le sieur de la Bruyère prit le parti qu'il devait sans s'en étonner, fit servir en même temps que moi, passa entre le second et le troisième, essuya les bordées de quatre avec fermeté et revint chercher un poste. J'arrivai ensuite sur les ennemis ; j'abordai le premier, et je choisis le contre-amiral. Il avait même dessein que moi ; il ne tarda pas à s'en repentir : je l'attaquai avec tant de vigueur, qu'en moins de demi-heure il fut enlevé. Le commandant a six blessures, dont trois sont mortelles : le capitaine en second a été tué, et deux lieutenants, et un autre blessé. Tous mes officiers ont sauté à bord, ont marqué beaucoup de valeur. Le *Fortuné* menait la tête ; il aborda celui de la tête des Hollandais; mais ses grappins ayant rompu, leurs vaisseaux se séparèrent. Ils tinrent davantage au *Comte*, et manquèrent lorsque le vaisseau était déjà rendu ; et comme celui qui suivait venait à son secours, le *Comte* ne put le rejoindre. Le *Mignon* aborda deux

fois ; la première, ayant trop grand aire, il ne put tenir, et comme celui auquel il avait affaire voulut bien être abordé, à la deuxième il l'enleva. Le capitaine et le lieutenant hollandais sont fort blessés ; un enseigne et un garde-marine du *Mignon* y ont été aussi blessés. L'*Adroit* aborda celui auquel il devait avoir affaire ; ils furent assez longtemps à bord l'un de l'autre pour que tous ses officiers sautassent dedans avec une vingtaine d'hommes, et il s'était rendu ; mais ses grappins s'étant rompus, et voyant venir à lui vent arrière un vaisseau de cinquante-quatre canons pour l'aborder et ne voulant point l'éviter, il envoya reprendre son monde par sa chaloupe pour lui résister. Le sieur Fricambault, lieutenant de l'*Adroit*, a été tué dans le vaisseau hollandais, en voulant entrer l'épée à la main sous le gaillard où l'équipage était retranché ; et le sieur Gabaret, premier enseigne, blessé. Le *Fortuné* tira l'*Adroit* de l'embarras où le gros vaisseau l'avait pu mettre.

« Il porta dessus et lui fit prendre le parti de fuir ; après quoi, se trouvant proche de celui qui venait de quitter l'*Adroit*, il le fit amener et se rendre à lui. Le *Jersey*, qui était le dernier, s'adressa, comme il le devait, à celui de la queue ; mais comme il ne voulait pas être abordé et qu'il manœuvra pour l'en empêcher, il ne put le prendre comme il souhaitait. Il l'aborda et ses grappins ne tinrent pas. Après cela les cinq hollandais prirent la fuite. Le *Jersey*, le *Comte*, l'*Adroit* et le *Portefaix* les chassèrent et les atteignirent ; mais

comme mon vaisseau était entièrement désemparé et hors d'état de faire de la voile, et que d'ailleurs il était important de s'assurer de la flotte, qui, dès le commencement du combat, avait fait la route de Dunkerque, je les rappelai, après avoir amariné les prises, dont le commandement fut donné aux sieurs de la Bruyère, de la Tour, de la Sablière et de Ravenel, et partagé les prisonniers et l'escadre remise en état.

« Je fis voile sur le soir pour joindre la flotte et la mettre à couvert de nouvelles insultes.

« Vous voyez assez, Monseigneur, par le compte que je vous rends de la manœuvre de chaque vaisseau, qu'ils ont fait tous parfaitement leur devoir, et qu'on ne peut montrer plus de capacité et de valeur que tous les capitaines qui les commandaient ont fait en cette occasion.

« Je suis avec un profond respect, Monseigneur, votre très humble et très obéissant serviteur,

Le Chevalier Bart (1). »

Nous avons vu que Jean Bart envoya son fils, François-Cornil, porter à Versailles la nouvelle de sa victoire. François-Cornil avait à peine dix-sept ans et s'était rendu digne de son père par la part qu'il avait prise à cette mémorable action. M. de Pontchartrain le présenta au roi qui l'interrogea avec bonté et lui demanda s'il était monté à l'abordage.

1. Lettre insérée dans l'*Histoire de la marine.*

— « Sire, j'ai fait comme mon père, » répondit l'adolescent.

— « Il est bien jeune, reprit le roi, mais qu'y a-t-il de surprenant à ce que le fils de Jean Bart soit brave ? »

Pendant quelques jours François-Cornil fut l'objet de l'intérêt de toute la cour, et la princesse de Conti voulut elle-même, disait-elle, « voir un peu le fils d'un héros ». Elle lui donna des fleurs qu'elle portait et le pria de les remettre à son père de sa part, « pour qu'il les joignît à ses lauriers (1) ».

Tant d'empressement, tant de témoignages d'estime et d'honneur, durent causer une satisfaction bien douce au cœur de Jean Bart. Le roi, proportionnant ses dons aux services rendus, lui donna une preuve plus éclatante encore de sa reconnaissance. La France entière agissait alors par les actions du roi. Celui-ci, pour conserver la mémoire du combat du 29 juin qui avait apporté l'abondance dans le royaume, fit frapper une médaille.

« On y voit au bord de la mer la proue d'un vaisseau, et sur le rivage la déesse Cérès qui tient des épis de blé. La légende *Annona Augusta*, et l'exergue *Fugatis aut captis Batavorum Navibus*, rappellent la France pourvue de blé par les soins du roi et la défaite de l'escadre hollandaise (2). »

Le jeune François-Cornil fut nommé enseigne de

1. Richer; A. Badin.

2. Cette médaille a été reproduite dans la *Description historique de Dunkerque*, de P. Faulconnier.

vaisseau. On prétend que le fils de Jean Bart, lorsqu'il arriva à Versailles, à peine introduit devant le roi, glissa sur le parquet ciré. Le roi fit un mouvement pour le relever et dit en souriant :

— « On voit bien que messieurs Bart sont meilleurs marins qu'écuyers. »

Cette anecdote, croyons-nous, doit être accueillie avec la même défiance que nous avons recommandée pour les autres, et rien ne vient en démontrer l'authenticité.

Louis XIV, peu après, accorda à Jean Bart des lettres de noblesse. Elles sont datées du 4 août 1694. Les termes dans lesquels elles étaient conçues sont trop à la louange de Jean Bart pour que nous ne reproduisions pas quelques passages de ce document important :

« Comme il n'y a pas de moyen plus assuré pour entretenir l'émulation dans le cœur des officiers qui sont employés à notre service, et pour les exciter à faire des actions éclatantes, que de récompenser ceux qui se sont signalés dans les commandements que nous leur avons confiés, et les distinguer par des marques glorieuses qui puissent passer jusqu'à la postérité ; nous avons, par ces considérations, accordé des lettres de noblesse à ceux de nos officiers qui se sont rendus le plus recommandables. Mais, de tous les officiers qui ont mérité cet honneur, nous n'en trouvons point qui s'en soit rendu plus digne que notre cher et bien-aimé

le sieur Jean Bart, chevalier de notre ordre militaire de Saint-Louis, capitaine de marine, commandant actuellement une escadre de nos vaisseaux de guerre, tant par l'ancienneté de ses services que par la qualité de ses actions et de ses blessures (1). »

Dans ces lettres royales étaient relatées les plus belles actions de Jean Bart depuis qu'il avait eu le commandement d'une galiote armée en course, jusqu'au combat livré contre l'amiral Hidde de Vries. Le roi, par une marque toute spéciale de faveur « et pour la considération particulière qu'il faisait de la valeur de notre héros, lui permettait d'ajouter aux armoiries qu'il lui accordait une fleur de lis d'or sur fond d'azur (2). »

Ainsi, les armes de France augmentaient encore l'éclat de ce nouveau blason; et le pavillon qu'il avait si souvent défendu, l'emblème glorieux de la monarchie française, les couleurs sacrées de la patrie brillaient dans l'écusson qu'il allait laisser à sa famille comme son plus beau titre de gloire et son plus enviable héritage. C'est comme si Louis XIV eût donné une part du drapeau de la France à celui qui l'avait si admirablement servie.

1. Pièce citée par le Dr Lebleu, et par A. Badin, à la suite de son *Histoire de Jean Bart.*

2. Les armoiries octroyées à Jean Bart par ces lettres de noblesse étaient « d'argent à la barre d'azur chargée d'une fleur de lis d'or. Au chef, deux ancres de sable en sautoir, et en pointe un lion de gueules, casqué, marchant à droite, surmonté d'une main tenant un sabre nu. »

CHAPITRE IX.

Suite de la campagne de 1694. — Jean Bart ramène de Norvège dix-sept navires chargés de blé. Effroi que cause Jean Bart à Guillaume d'Orange. — Désintéressement de Jean Bart ; son modeste état de fortune. Enquête faite sur notre héros et sa famille par ordre du roi. Le roi accorde à Jean Bart une pension de 2,000 livres. — Les ennemis entreprennent de bombarder Dunkerque ; Jean Bart commande le fort de *Bonne-Espérance*. Les projets des ennemis échouent misérablement. Médaille que fait frapper Louis XIV en mémoire de cet événement. — Louis XIV et Jacques II ; tentatives pour remettre ce dernier sur le trône d'Angleterre. Expédition manquée. — Campagne de 1696 ; Jean Bart sort de Dunkerque malgré 22 vaisseaux anglais. Combat fameux du 18 juin. Le *Den Arent* et les prisonniers faits par Jean Bart. Murmures et sédition qu'excite en Hollande la victoire du 18 juin. Basse vengeance des Hollandais.

JEAN BART cependant ne restait pas inactif. On eût dit que le repos était pour lui une fatigue. Quelques jours après avoir envoyé à la Cour la relation qu'on a lue dans le chapitre précédent, le 13 juillet 1694, il appareilla de Dunkerque avec quatre navires et alla croiser sur les côtes d'Angleterre. Ayant rencontré une flotte de 24 voiles hollandaises, il la poursuivit. Trois vaisseaux de guerre, de quarante-deux, de vingt-quatre et de seize pièces de canon, convoyaient les bâtiments marchands. Comme toujours, Jean Bart s'adressa au plus fort, et maltraita tellement la frégate de quarante-deux canons qu'il la mit hors de combat après l'avoir canonnée une demi-heure. Elle coula à fond avec deux cents hommes d'équipage et un riche chargement, composé de vingt-quatre caisses de lingots d'or et

d'argent, le tout estimé à plus d'un million. Les deux autres frégates furent forcées de s'échouer.

Peu après, Jean Bart va encore chercher en Norwège et ramène heureusement, sans combat cette fois, dix-sept bâtiments chargés de blé.

La terreur qu'inspirait le nom de notre marin était telle que Guillaume III, roi d'Angleterre, s'étant embarqué en Hollande et apprenant que Jean Bart était sorti de Dunkerque, donna des ordres pour suspendre le voyage. Il voulait attendre avant de se remettre en mer que le terrible corsaire fût rentré dans son port. La *Gazette de La Haye*, du 18 novembre 1694, donne à ce sujet les détails suivants :

« Le vent s'étant mis à l'Est le 15, le prince d'Orange partit de La Haye le 16, entre six et sept heures du matin, et alla s'embarquer à Orange-Polder ; mais le vent ayant encore changé, il l'obligea pour la seconde fois de revenir le soir. Le vent est encore devenu favorable ce matin : mais la nouvelle qu'on a reçue dans le même temps a de nouveau retardé son départ. On a appris en effet que le capitaine Bart, étant sorti de Dunkerque, le 13 de ce mois, avec cinq vaisseaux, pour aller, à ce qu'on disait, du côté du Nord, était venu sur nos côtes ; qu'ayant trouvé à s'ancrer devant Schowen, l'une des îles de Zélande, où était la flotte d'Écosse escortée de deux vaisseaux de guerre, il l'avait attaquée ; qu'il en avait pris une partie ; que l'autre, s'étant jetée dans la Meuse, s'était sauvée à

Gorée et en d'autres ports; et que, comme on n'avait point vu paraître les deux vaisseaux de guerre d'escorte, on craignait qu'ils n'eussent été pris. Sur cet avis, le marquis de Carmarthen, qui commande l'escadre venue d'Angleterre pour escorter le prince d'Orange, s'est mis à la poursuite du capitaine Bart, et ainsi le prince d'Orange sera contraint d'attendre son retour pour oser partir. On vient d'apprendre que le prince d'Orange a fait voile avec un vent favorable [1]. »

En effet, quelques jours plus tard, étant allé s'embarquer sur un autre point pour donner le change, Guillaume III, malgré sa forte escorte, fait abaisser son pavillon devant quelques frégates qu'il prend pour celles de Jean Bart.

— « Si cet homme sait, dit-il, que je suis sur un de ces vaisseaux, il fera tout pour le prendre. »

Cette frayeur causée par Jean Bart au prince d'Orange, dont l'âme pourtant était intrépide, peut montrer de quelle utilité étaient pour la France les services de notre marin. Il faut qu'un homme soit bien puissant et qu'on sache qu'il n'y a rien d'impossible à sa valeur, pour que son nom seul devienne aux ennemis un objet d'effroi.

Si les exploits de Jean Bart et la brusque audace de ses attaques portaient l'épouvante chez les princes et les nations hostiles à la France ; si dans son pays même il pouvait voir l'estime et l'honneur entourer

1. Lettre citée dans l'*Histoire de la marine* et l'*Étude sur Jean Bart*.

sa vie publique et privée, il s'en fallait cependant de beaucoup que sa fortune eût suivi l'accroissement de sa gloire. D'une singulière modestie, Jean Bart n'avait jamais rien demandé; d'une générosité proverbiale, il n'avait même pas su conserver pour lui ou pour les siens ce qu'il avait pu acquérir. Son désintéressement était si grand, qu'après les prises en nombre incroyable dont il avait eu sa part, il n'en avait rien gardé qui pût le tirer d'une aisance fort ordinaire. Ayant si longtemps, et avec tant de bonheur, exercé une profession qui enrichissait tous les autres, lui-même était demeuré pauvre. Et nous avons vu pourtant quelles pertes il avait infligées au commerce de l'Angleterre et de la Hollande, pertes qui se chiffraient par millions. Les grands de l'État, Colbert, de Croissy, Louvois, Seignelay, Pontchartrain, Vauban lui-même s'étaient jetés dans les hasards de la caprerie ou de la guerre de course, et y avaient réalisé de beaux bénéfices.

Louis XIV fit donc acte de justice en accordant à Jean Bart, sur le trésor royal, une pension de deux mille livres.

Au commencement de l'année 1695, le roi avait fait faire une enquête pour s'informer de la famille et des biens de Jean Bart. Le procès verbal de cette enquête, daté du 7 avril, et signé par Gervais Desvignes, curé de la paroisse Saint-Éloi, à Dunkerque, par Nicolas Cornelissen, bourgeois de la ville, par Pierre Davery, échevin, par Nicolas Taverne, bourgeois de la ville et l'un des principaux armateurs, et enfin par

Jean François, marchand et bourgeois de Dunkerque, porte que les témoins que nous venons de nommer « connaissent parfaitement le sieur Jean Bart, qu'ils ont connu son père, Corneille Bart, qui commandait autrefois des vaisseaux armés en course, ce qu'en faisant il a été tué par les blessures qu'il a reçues; qu'ils ont ouï dire à lui, sieur Bart, et à plusieurs de ses parents, que les Bart sont originaires de cette ville depuis un temps immémorial; qu'ils viennent d'un Bart sorti avec un autre Bart, son frère, de la ville de Dieppe; celui-ci s'étant habitué en Allemagne, où son mérite l'a élevé à la charge de grand-maître de l'ordre teutonique, ainsi que les histoires en font mention; l'autre s'étant habitué en cette ville, duquel sont provenus en ligne directe ledit sieur Jean Bart et les autres branches qui demeurent en cette ville ...... »

Après avoir fait mention des deux mariages de notre héros et énuméré les enfants qu'il eut de Nicole Gontier et de Marie Tugghe, le procès verbal de l'enquête passe à l'état des biens possédés par Jean Bart en 1695.

« Les témoins savent que, de sa première femme, il a une maison en cette ville de Dunkerque, de la valeur d'environ mille livres, qui appartient à présent à François Bart, son fils; et, de sa seconde femme, une ferme au village de Coudekerque, châtellenie de Bergues, de la valeur d'environ 20,000 livres, de la contenance de cent cinquante mesures de terre ou environ; qu'il a aussi une place avec quelques bâtiments en la nouvelle ville, estimée 4,000 livres et exempte de

toute charge ; que, comme les habitants de cette ville jouissent d'un privilège et sont exempts de taille personnelle, aussi bien que tous les habitants de la Flandre, il n'y paie que les droits pour la boisson et sa consommation qui peuvent aller à environ 50 livres par an, dont les nobles doivent être exempts (1). »

Ainsi Jean Bart, en dehors d'une maison et d'une ferme apportées en dot par l'une et l'autre de ses deux femmes, ne possédait que quelques bâtiments d'une valeur de 4,000 livres; lui qui, dans le cours d'une seule campagne, avait rapporté à ses armateurs 500,000 écus de rançons ; lui qui, en s'emparant de nombreux vaisseaux ennemis, avait valu à Seignelay, en peu d'années, une part de prises qui excédait trois millions.

Cette enquête, faite aux mois de mars et d'avril 1695, ne fut suivie d'effet qu'à la fin de cette même année.

Dans l'intervalle eut lieu un fait important qu'il ne nous est pas permis de passer sous silence. « Petit-Renau, élève de Vauban, et qui fut véritablement le Vauban de la marine, avait inventé en 1680 les galiotes à bombes à l'aide desquelles, comme sur un terrain solide, on pouvait réduire en cendres les villes maritimes. Duquesne avait ainsi châtié les Algériens, en écrasant et en consumant une partie de leur ville. Cet art terrible devait se retourner contre nous (2). »

Il y avait longtemps que les ennemis, furieux de se

1. Procès verbal inséré par M. A. Badin, parmi les pièces justificatives de son *Histoire de Jean Bart*. — 2. *Étude sur Jean Bart*.



DUNKERQUE.

voir enlever un si grand nombre de navires par nos armateurs, avaient eu le dessein, pour se venger de tant de pertes, de bombarder les places qui leur étaient le plus redoutables. Dès 1694, ils avaient commencé par Saint-Malo, et soixante navires anglais et hollandais avaient jeté l'ancre devant cette ville. L'escadre ennemie était placée sous le commandement du chevalier Showel. Leurs machines infernales furent lancées contre le port, mais vinrent échouer sur un rocher. Saint-Malo fut préservé cette fois de la destruction.

La flotte anglo-batave fut plus heureuse devant Dieppe, qu'elle parvint à réduire en cendres, mais elle subit un échec devant le Hâvre, et au mois de septembre elle assiégeait Dunkerque. L'entrée du port était défendue par les *Risbans*, jetées qui s'avançaient à deux mille mètres en mer, chacune commandée par un fort; celui de *Bonne Espérance* à l'Ouest, et à l'Est, le fort *Vert*.

La tentative du vice-amiral chevalier Showel ne réussit point. Un premier brûlot envoyé contre les jetées fut criblé de coups de canon et prit feu en pleine mer. Une seconde machine infernale lancée contre les forts fut détournée par nos marins et éclata au large.

L'année suivante, les alliés que cet échec n'avait pas rebutés, firent d'immenses préparatifs et voulurent une seconde fois essayer de bombarder Dunkerque. Ils arrivèrent en vue le 4 août, conduits par l'amiral

anglais Barkley, avec cent douze voiles, dont soixante manœuvrèrent, les autres formant la réserve.

« Le 4 d'août, sur les quatre heures de l'après-midi, la flotte alla mouiller dans la fosse du Vieux-Mardick, éloignée d'une lieue et demie de la ville. On donna ordre aussitôt de transporter dans la basse ville tout le brai, goudron, paille et autres matières combustibles, et aux habitants de mettre quelque cuve ou barrique remplie d'eau dans les rues devant leurs portes, pour s'en servir en cas d'accident. Le 5, le vent étant au Nord, les ennemis ne firent aucun mouvement, mais furent renforcés de quatre vaisseaux de guerre hollandais.

« Le 11, après avoir fait différents mouvements pour venir dans la rade, les ennemis y entrèrent enfin vers les sept heures du matin. Toute leur flotte mouillée du côté de Gravelines était composée de cent douze voiles, et le détachement qu'ils firent ne fut que de soixante. Les galiotes à bombes commencèrent de tirer à huit heures du matin, étant à la voile, mais sans aucun effet, à cause de leur grand éloignement. Une heure après, elles mouillèrent devant le fort de l'Ouest en forme de croissant, à la portée du canon ; les frégates, au nombre de seize, mouillèrent derrière et dans leurs intervalles [1]. »

Jean Bart avait le commandement du fort de *Bonne Espérance*, situé à l'Ouest du port. C'était l'endroit le plus exposé ; il était juste que notre héros, l'honneur de Dunkerque, fût placé pour défendre sa ville au poste d'honneur. Il était accompagné de son fils aîné.

1. *Description historique de Dunkerque.*

M. de Sainte-Claire, capitaine de vaisseau, commandait au *Château Vert*. M. de Relingues, chef d'escadre, avait détaché neuf chaloupes sous les ordres du chevalier de Montgon pour aller se poster le long de la terre, du côté de l'Ouest, et au vent des forts, afin de couper le passage aux brûlots et aux machines que les ennemis tenteraient de faire dériver sur les jetées à la faveur du vent et de la marée. M. de Relingues plaça neuf autres chaloupes entre les têtes des deux jetées, sous le commandement du marquis de Château-Renault. En ce même endroit était un ponton armé de quelques pièces de canon de vingt-quatre, qui tiraient à fleur d'eau, commandé par M. de la Ferrière.

Ce même jour, 11 août, depuis neuf heures du matin jusqu'à trois heures après midi, les ennemis bombardèrent sans relâche. Vers les trois heures, le commandant anglais mit un pavillon rouge à son mât de misaine. Plusieurs frégates et autres bâtiments appareillèrent à ce signal pour couper entre la terre et les chaloupes qu'avait fait poster M. de Relingues; mais celui-ci, soutenu par les chaloupes de M. de Château-Renault, commença sur les navires anglais un feu si juste et si nourri qu'il les contraignit de se retirer.

« Pendant que les ennemis jetaient à force les bombes et les carcasses, la mer montait; et, à mesure qu'elle s'enflait, le vent s'augmenta et empêcha les ennemis de tirer bien juste. Sur les quatre heures, les frégates qui avaient mis à la voile s'approchèrent des forts à bonne portée de canon, et firent sur eux un très grand feu

pour favoriser l'effet de quatre brûlots qu'ils lancèrent. Mais les deux forts répondirent si vigoureusement, que les frégates durent reprendre leur première distance. Le premier brûlot fut dirigé sur le fort de l'Ouest. Dès que le chevalier de Montgon l'aperçut, il alla avec ses chaloupes droit à lui, ce qui obligea les ennemis à y mettre le feu de fort loin ». Cela n'empêcha pas les Français de jeter des grappins à son bord et de le remorquer avec une intrépidité incroyable à une certaine distance des jetées où il acheva de brûler sans faire aucun mal. Les trois autres brûlots furent accrochés, remorqués et échoués de même, à la grande confusion des ennemis.

Vers les six heures et demie, la flotte anglo-batave se retira. La mer perdait il y avait déjà longtemps, mais les courants, qui ne faisaient que commencer de porter à l'Ouest, obligèrent sept à huit frégates, qui avaient reçu l'ordre de canonner les forts, d'en approcher de trop près en courant leurs bordées. Les forts prirent ce temps si à propos, et leur canon fut si bien servi, que, pour s'en éloigner, une frégate de vingt-huit canons, trois galiotes et un petit bâtiment s'échouèrent au Nord-Ouest des jetées. Les frégates demeurèrent auprès d'eux toute la nuit pour les protéger.

Le 12 au matin, on ne vit plus les galiotes échouées, mais on aperçut la frégate anglaise remise à flot par la marée et remorquée par plusieurs chaloupes des ennemis. En louvoyant, elle fut obligée de s'approcher

des forts, et le feu fut si bien dirigé qu'elle dut, pour l'éviter, s'échouer de nouveau. Malgré trois frégates hollandaises qui la gardaient à demi-portée de canon, elle fut abordée par MM. de Château-Renault, de Saint-Pol et de la Bruyère qui y mirent le feu après avoir fait quartier à l'équipage.

De huit heures du matin jusqu'à sept heures du soir, dans la journée du 11 août, les ennemis tirèrent deux mille coups de canon et jetèrent plus de douze cents bombes, sans compter les carcasses. Dix seulement tombèrent sur les Risbans. « Elles y tuèrent M. de Berdas, capitaine au régiment d'Humières, qui y était allé par curiosité, et n'y firent d'ailleurs que de légers dommages. Il en tomba une sur le fort *Vert*, où elle ne fit que son trou. Quelques-unes portèrent auprès du fort de *Revers*, c'est-à-dire à quinze ou seize cents toises du lieu où elles partirent [1] ! »

Cette expédition coûta tant d'argent aux ennemis, et ils y réussirent si mal, qu'ils n'ont plus eu l'envie d'y revenir. D'un autre côté, on eut tant de joie en France d'apprendre que cette entreprise, loin d'avoir répondu aux grandes espérances que les ennemis en avaient conçues, n'avait abouti qu'à des bravades fort inutiles, que le roi fit frapper une médaille à cette occasion. Elle représente dans le port de la ville une galère à l'antique; au devant l'on voit les débris d'une galiote, et dans l'éloignement une bombe qui crève en l'air. La légende *Dunkerca illæsa* rappelle à la postérité

1. *Description historique de Dunkerque.*

qu'en 1695 Dunkerque fut bombardée sans dommage ([1]).

C'est quelque temps après que Jean Bart reçut le brevet de la pension de 2,000 livres dont nous avons parlé. Le même jour le roi nommait son fils lieutenant de vaisseau, quoiqu'il n'eût que dix-neuf ans et qu'il ne fût enseigne que depuis deux ans.

Vers 1696, la France fit de grands préparatifs à Dunkerque et à Calais pour aider le roi légitime d'Angleterre à reprendre possession de ses États. Jacques II, que la révolution avait détrôné, avait reçu à Saint-Germain cette fastueuse hospitalité dont Louis XIV avait le secret. Louis XIV fit plus pour son hôte; et, au moment où le prince d'Orange, devenu Guillaume III, se croyait débarrassé des revendications à main armée de celui qu'il avait dépouillé de son royaume après avoir épousé sa fille, le roi se disposait à favoriser Jacques II de son mieux, et mettait à sa disposition ses troupes, sa flotte et son trésor.

Une lettre de M. Boursin, commissaire maritime à Dunkerque, nous apprend que Jean Bart avait été chargé de protéger, par sa croisière dans la Manche, les opérations de débarquement. Jean Bart devait avoir sous ses ordres sept frégates et un brûlot : Le *Maure*, de cinquante-quatre canons, qu'il montait lui-même ; le *Mignon*, le *Comte*, chacun de quarante-quatre pièces

1. Le dessin de cette médaille est reproduit dans l'*Histoire* de P. Faulconnier.

d'artillerie, commandés le premier par M. de Saint-Pol et le second par M. de Menneville; le *Jersey*, de quarante canons, et l'*Adroit*, de quarante également, qui avaient pour capitaines MM. de Dorogne et de Ville-Luysan; l'*Alcyon*, de trente-huit canons, le *Milfort*, de trente-six, et le *Tigre*, de trente-six canons également, armé en brûlot, étaient placés sous les ordres de MM. de Saint-Pierre, de la Bruyère et du chevalier de la Pomarède, et complétaient la petite escadre ([1]). La mission de Jean Bart était assez étendue et lui-même devait partager avec M. de Nesmond les soins de l'expédition, en ce qui regardait le transport des troupes et leur débarquement. D'autre part, seize mille hommes de troupes aguerries, que conduisait le marquis d'Harcourt, étaient toutes prêtes à opérer leur passage. On n'attendait plus que Jacques II.

Jacques II arriva bien à Boulogne, puis à Calais, puis à Dunkerque où il visita la flotte; mais au moment où l'on croyait qu'il allait donner l'ordre du départ, il revint à Calais. Ses lenteurs, son irrésolution firent tout manquer; il donna le temps à Guillaume de se préparer à son tour et d'envoyer dans la Manche une flotte de soixante-trois vaisseaux de guerre, sous le commandement de l'amiral Russell, qui se tint à la hauteur de Gravelines pour intercepter le passage de nos navires, et qui fit ainsi échouer misérablement les projets que Louis XIV avait conçus.

1. Lettre à M. de Villermont, du 6 avril 1696. Citée dans l'*Histoire de la marine*.

Le roi Jacques retourna à Saint-Germain, et la flotte, avant même d'avoir mis à la voile, désarma.

Bien que cette expédition, entreprise à grands frais, fût tombée d'elle-même, la Cour songea à utiliser les vaisseaux qui étaient à Dunkerque, placés sous le commandement de Jean Bart. Un homme de sa valeur et un marin de son expérience ne pouvaient pas manquer de rendre au pays de rares services, en un temps surtout où quatre escadres anglaises, rassemblées par Guillaume III pour s'opposer au débarquement de Jacques II, tenaient encore la mer sous les ordres des amiraux de Carmarthen, Bembow, Mindger et Wanzell.

Au mois d'avril 1696, un convoi de grains ayant été acheté pour la France, Jean Bart fut chargé de le ramener; le roi lui écrivit et voulut lui donner lui-même ses instructions. On ne put cependant tenir la chose si secrète que les ennemis n'en fussent avertis; et quand ils surent que notre héros, après avoir pris toutes ses mesures, se disposait à quitter Dunkerque, vingt-deux vaisseaux anglais vinrent mouiller dans la rade, hors des bancs, afin de lui empêcher le passage [1].

Le 12 mai, Jean Bart mit à la voile, profitant d'une nuit assez noire, et traversa, sans coup férir et le boutefeu à la main, la flotte anglaise qui ne s'attendait pas à

1. *Histoire de Dunkerque.*

tant de hardiesse. Il établit sa croisière au Sud du Dogger-Bank, à l'entrée de la Baltique. Le 1er juin, à trente-huit lieues au Nord du Texel, il apprit par deux bâtiments danois venant de Vleker qu'il y avait à Christiania quarante navires hollandais qui en attendaient un pareil nombre, et qu'une fois réunie, cette flotte devait faire route vers le Texel, escortée de sept vaisseaux de guerre. Sur cet avis, et afin de rencontrer plus facilement ce convoi, Jean Bart changea sa croisière et vint s'établir au Nord du Dogger-Bank.

Mais le 9 juin, ayant rencontré d'autres navires venant du Texel, il apprit qu'il y avait au Vlie une flotte de deux cents voiles prête à partir pour la mer Baltique; il reprit alors sa première croisière, persuadé qu'il était que l'une et l'autre flotte y passeraient nécessairement. Le 17 juin, en effet, à sept heures du soir, les vigies découvrirent une flotte nombreuse; c'étaient les quatre-vingts bâtiments marchands partis de Christiania; ils étaient escortés par cinq vaisseaux de guerre.

Jean Bart assembla les capitaines pour examiner ce qu'il y avait à faire. Son sentiment, qui se trouva celui de tous, fut d'observer toute la nuit les ennemis et d'aller le lendemain les attaquer, mais sans s'amuser à les canonner, pour ne pas donner aux bâtiments marchands le temps de se sauver. Lui-même, avec le *Maure*, devait aborder le commandant; le *Jersey*, le *Mignon*, l'*Adroit* et le *Comte* prendraient en même temps chacun le leur; mais, comme parmi les vaisseaux ennemis il pouvait y en avoir de plus forts que

les nôtres, il ordonna à l'*Alcyon* et au *Milfort* de se tenir parés pour soutenir, en cas de besoin, l'abordage de ceux qui devaient attaquer.

Deux petits corsaires de Dunkerque étant venus se joindre à l'escadre avant l'aube, Jean Bart leur donna l'ordre de le suivre et de se jeter dans la flotte marchande dès qu'ils le verraient aux prises avec les vaisseaux de guerre.

Le 18 au matin, dès qu'il fit jour, Jean Bart ayant reconnu la route des ennemis, courut des bordées pour gagner le vent sur eux. Vers les six heures du matin, il fit le signal d'abordage. Le *Jersey* était en tête ; ensuite l'*Alcyon*, le *Maure*, le *Mignon*, l'*Adroit*, le *Comte* et le *Milfort*.

L'escadre hollandaise était composée du *Comte de Holmes*, de trente-huit canons, capitaine Marmaert ; du *Weldam*, de pareille force, capitaine Sweers ; de la *Maison-de-Ville-deHarlem*, de quarante-quatre canons, qui commandait l'escadre, capitaine Bokem ; du *Den-Arent*, de vingt-quatre canons, capitaine Hallewin, et du *Sauldeck*, de quarante-quatre canons, capitaine Vandenberg.

Jean Bart choisit le commandant et fit gouverner sur lui; mais, comme les ennemis se tenaient fort serrés, il fut obligé, en prolongeant le vaisseau qu'il voulait aborder, de prolonger aussi le *Den-Arent*, auquel il donna vergue à vergue toute sa bordée, et fit sur lui un si grand feu de mousqueterie qu'il le mit hors de combat, bien que ce petit vaisseau se défendît très

vigoureusement. Le *Den-Arent* fut amariné par le *Milfort* qui y mit M. de Vieux-Champs, lieutenant de vaisseau, pour le commander.

Le *Maure* aborda ensuite le commandant hollandais et l'enleva après une heure de défense acharnée ; de notre côté il y eut quinze hommes tués et seize blessés.

En même temps le *Jersey*, commandé par M. de Dorogne, et l'*Alcyon*, commandé par M. de Saint-Pierre, abordèrent et enlevèrent, l'un le *Comte de Holmes*, et l'autre le *Weldam*, sans autre accident que la longue résistance que firent ces deux vaisseaux. Le *Jersey* eut en cette occasion cinq hommes tués et dix blessés ; l'*Alcyon* trois hommes tués et douze blessés.

Le *Mignon*, que commandait M. de Saint Pol, arriva pendant ce temps sur le *Sauldeck ;* mais tandis qu'il le prolongeait, ce vaisseau lui envoya si heureument sa bordée, qu'il lui coupa sa barre de gouvernail et presque toutes ses manœuvres. Hors d'état de gouverner, le *Mignon* ne put accrocher le vaisseau hollandais et fut obligé de le canonner vergue à vergue pendant une demi-heure : ensuite, se trouvant sous le vent, il lui donna à babord une bordée, et si à propos, qu'il le força d'amener son pavillon. Comme, son pavillon amené, il tira encore deux coups de canon sur l'*Adroit* qui suivait le *Mignon*, M. de Ville-Luysan lui répondit de toute sa bordée et y envoya sa chaloupe pour l'amariner, étant plus paré pour cela que le *Mignon* à qui il appartenait. M. de Ville-Luysan donna

le commandement du *Sauldeck* à M. du Rivaut, capitaine de frégate.

Ainsi les cinq vaisseaux ennemis avaient été enlevés en deux ou trois heures, et sans que l'*Adroit*, le *Comte* ni le *Milfort*, au grand désespoir de leurs capitaines, aient eu besoin de prendre part au combat.

Dès que Jean Bart se vit maître du vaisseau qu'il avait attaqué et qu'il vit tous les autres rendus, il se jeta dans la flotte, faisant amener les bâtiments marchands à coups de canon et y envoyant des chaloupes pour les brûler. Vers midi, comme l'escadre française était occupée à amariner les prises et à chasser les navires de transport, les matelots de découverte signalèrent treize gros vaisseaux de guerre qui venaient sur l'escadre vent arrière. Au bruit du canon, Wanzel et Mindger les avaient détachés au secours du convoi.

Jean Bart mit alors en panne et donna le signal de cesser la chasse et de se rallier à lui. Les capitaines rassemblés, il fut jugé à propos de brûler les vaisseaux hollandais, excepté le plus petit, le *Den-Arent*, sur lequel on ferait passer les équipages prisonniers pour les renvoyer en Hollande, après avoir toutefois encloué son canon, mouillé ses poudres et gardé comme otages deux des capitaines vaincus. Ce parti était le seul bon à prendre en cette occurrence, parce que les navires pris par notre escadre, fort désemparés à la suite du combat, seraient infailliblement retombés entre les mains des ennemis. Il y aurait eu une témérité très

dangereuse à tenter de les défendre contre treize vaisseaux dont cinq portaient de soixante-quatre à soixante-douze canons, et dont les huit autres étaient plus forts que ceux de Jean Bart ; d'autant plus que nos équipages se trouvaient affaiblis par l'amarinage des prises. Quant à renvoyer en Hollande les équipages prisonniers, c'était aussi une chose indispensable ; il y avait là plus de mille hommes qui eussent consommé presque tous les vivres de la petite escadre et l'eussent ainsi obligée de retourner en France avant le temps marqué pour le terme de la croisière.

Cette résolution prise, chacun retourna à son bord pour l'exécuter. Lorsque les ennemis furent à une demi-lieue environ, les prisonniers étaient déjà embarqués sur le *Den-Arent*, moins les officiers majors et deux cents matelots dont la plupart étaient blessés, et déjà le *Comte de Holmes*, le *Sauldeck*, le *Weldam* et la *Maison de ville de Harlem* étaient la proie des flammes.

Quand le feu eut accompli son œuvre de destruction, Jean Bart qui était resté en panne jusque-là, se retira fièrement devant les ennemis après leur avoir donné en spectacle l'incendie de quatre de leurs navires de guerre. Il fut poursuivi pendant toute la nuit ; sur les six heures du matin l'escadre anglo-batave avait disparu ; elle n'avait pas osé, malgré sa supériorité écrasante, s'attaquer à notre héros.

Dans cette journée du 18 juin, le plus magnifique combat qu'ait livré Jean Bart, les ennemis perdirent

environ quarante bâtiments, y compris plusieurs flûtes que les deux petits corsaires de Dunkerque avaient prises ou brûlées. La perte pour les Hollandais fut évaluée à plus de deux millions. Jean Bart avait eu trente hommes tués, dont trois officiers, et cinquante-neuf blessés, parmi lesquels un officier et deux gardes de marine [1].

Le *Den-Arent* arriva bientôt à Amsterdam avec les équipages des vaisseaux qui avaient été brûlés; plusieurs navires marchands, de ceux qui s'étaient échappés, l'accompagnaient. Plus de quatre-vingts blessés furent menés à l'hôpital; une centaine d'autres étaient demeurés à bord de l'escadre de Jean Bart qui les fit passer plus tard sur quelques bâtiments danois qu'il rencontra et qui faisaient route pour Newcastle.

Lorsque le funèbre cortège traversa les rues d'Amsterdam et qu'on put voir les déplorables témoins de la valeur de Jean Bart, la ville entière fut dans la consternation. Cela causa même une si grande émotion parmi le peuple, qu'il fut sur le point de piller les maisons des officiers de l'amirauté, les accusant d'être cause des pertes continuelles qu'il souffrait dans son commerce, par le peu de soin qu'ils avaient de fournir des escadres suffisantes [2]. Ces officiers, pour apaiser cette populace irritée, furent ravis de trouver l'occasion d'une petite et basse vengeance. Un petit corsaire ayant été contraint par le mauvais temps de relâcher

1. Tous ces détails sur le combat du 18 juin sont tirés d'une relation écrite par le sieur Vergier et adressée au ministre. Pièce insérée dans l'*Histoire de la marine.* — 2. Faulconnier, *Histoire de Dunkerque.*

sur les côtes de Hollande, ils firent promener dans les rues d'Amsterdam les quelques matelots qui le montaient, et, contre le droit des gens, ordonnèrent qu'ils fussent pendus. On menaça les Hollandais de représailles sur leurs prisonniers, mais on se contenta de les mettre aux galères [1].

1. *Histoire de la marine.*



Navire de France (1660).

CHAPITRE X

Jean Bart poursuit le cours de ses succès. Il est nommé chef d'escadre des armées navales. — Mort de Jean Sobieski. Le prince de Conti se met sur les rangs des prétendants au trône de Pologne. Le roi choisit Jean Bart pour conduire le prince de Conti jusqu'à Dantzick. Anecdote au sujet de ce voyage. Arrivée à Dantzick ; Dégoûts du prince de Conti qui renonce à la couronne de Pologne. Retour en France. Paix de Ryswick. Jean Bapt à Dunkerque ; sa vie privée. Ses qualités, sa générosité. Ses relations avec le curé de Drinckam, son parent. Sentiments profondément religieux de Jean Bart. Sa timidité excessive. — Guerre de la succession d'Espagne. Mort de Jacques II ; Louis XIV reconnaît son fils comme roi d'Angleterre. Mort de Guillaume III. La Reine Anne lui succède ; reprise des hostilités. Jean Bart est nommé au commandement de l'escadre de Dunkerque ; il s'occupe activement de mettre ses navires en état de faire campagne. — Jean Bart est atteint d'une pleurésie. Sa mort. Lettre de M. Boursin à M. de Villermont. Pointis est choisi pour succéder à Jean Bart, mais ne peut le remplacer.

JEAN Bart continua sa course. Les Hollandais le redoutaient à un tel point qu'ils n'envoyèrent, durant le cours de cette année 1696, que trente ou quarante bâtiments pour faire la pêche au hareng, au lieu de quatre ou cinq cents qu'ils avaient coutume d'y employer. L'épouvante était partout si grande, que la flotte hollandaise, destinée pour la Moscovie, relâcha en Norwège, bien qu'elle fût escortée de huit vaisseaux de guerre, parce qu'on avait appris que notre héros croisait dans le Nord; et elle n'en partit que pour s'en retourner en Hollande, sans avoir achevé son voyage. Enfin, la grande flotte hollandaise qui faisait ordinairement trois ou quatre voyages dans la mer Baltique,

n'en fit qu'un cette année-là, et encore accompagnée de seize vaisseaux de guerre; de sorte que les sept frégates de Jean Bart obligèrent les ennemis d'entretenir pendant cinq mois cinquante-deux vaisseaux de guerre ([1]). Et, lorsque Jean Bart fut contraint, n'ayant plus de vivres, de rentrer à Dunkerque, il dut traverser les deux escadres de Bembow et de Wanzell, fortes de trente-trois navires, armés chacun de quarante-quatre à soixante canons. Il le fit d'ailleurs avec son audace et sa bonne fortune habituelles.

C'est à la suite de cette glorieuse campagne que Jean Bart fut nommé chef d'escadre. Les provisions de cette charge datent du 1 avril 1697, et portent « qu'il était juste de joindre, aux fonctions de chef d'escadre que le fameux marin avait si bien remplies, la qualité et les avantages qui en dépendaient ([2]). » Jean Bart remplaçait, dans le commandement de l'escadre de Flandre, le marquis de Langeron qui venait d'être fait lieutenant-général ([3]).

On prétend que, venu à Versailles, Jean Bart reçut de Louis XIV lui-même la nouvelle de sa nomination. Il ne répondit que ces quelques mots :

— « Sire, vous avez bien fait ([4]). »

Nous ne trouvons pas trace sérieuse de cette réponse

1. Faulconnier. — 2. *Archives de la Marine.*

3. « On reconnaît par là, dit le *Mercure* à propos de la nomination de Jean Bart, que chacun n'a qu'à se reposer sur ce qui le distingue dans son emploi, pour marcher aux premières dignités de la profession qu'il a embrassée. » Le *Mercure*, avril 1697. — 4. Richer.

non plus que de ce voyage; mais en admettant que Jean Bart eût ainsi parlé, n'aurait-ce pas été l'expression vraie et sincère de la conscience qu'il avait de son mérite? Un pareil remercîment n'eût-il pas été un engagement pris par Jean Bart, vis-à-vis du roi qui l'honorait, de donner à la France d'autres preuves de son courage et de son dévoûment?

Ces preuves nouvelles lui furent bientôt demandées.

Jean Sobieski, roi de Pologne, « dont l'héroïsme avait été contre les Turcs une redoutable barrière », était mort le 17 juin 1696, frappé d'apoplexie. Plusieurs prétendants se présentèrent à sa succession, entre autres Frédéric-Auguste, électeur de Saxe, et le neveu du grand Condé, le prince de Conti.

Contrairement à l'idée reçue qui veut que le prince de Conti et la Cour de France se soient embarqués dans une entreprise qui ne devait point réussir, trompés en cela par des rapports exagérés et de vaines promesses, il paraît certain aujourd'hui que les habiles négociations de notre ambassadeur en Pologne, l'abbé de Polignac, assuraient le trône au prince français; et que celui-ci ne dut sa déconvenue qu'au peu de foi qu'il avait dans le succès et au peu de désir qu'il montrait de l'obtenir ([1]).

Toujours est-il qu'un grand nombre d'électeurs de la diète s'étant prononcés pour sa candidature, et l'abbé de Polignac insistant sur la nécessité de la présence en

1. Marius Topin; *L'Europe et les Bourbons sous Louis XIV.*

Pologne du prince de Conti, il fut décidé que celui-ci ferait le voyage, et irait se mettre à la tête de son parti. C'est Jean Bart qui fut chargé de le conduire à Dantzick.

Le roi envoya à Jean Bart dix vaisseaux qu'il s'empressa de faire désarmer pour leur substituer six de ses frégates légères, et, ainsi préparé, notre marin « répondit sur sa tête qu'il passerait (1), » malgré dix-neuf vaisseaux de guerre anglais et hollandais qui croisaient devant Dunkerque. Il se croyait plus sûr de sa manœuvre avec des bâtiments bons marcheurs.

Le 5 septembre 1697, le prince de Conti arriva à Dunkerque. Une lettre, écrite le lendemain par M. Boursin à M. de Valincourt, nous apprend que le prétendant à la couronne de Jean Sobieski emportait avec lui 2,000,000 écus en espèces, 1,800,000 francs de lettres de change sur Dantzick, et pour 600,000 francs de pierreries, « en sorte que tout cela, joint à sa personne et à tant de mérite, devait produire de bons effets (2). »

« Les ennemis, ajoutait M. Boursin, sont beaucoup sur leurs gardes et fort alertes, et plus que jamais, ne doutant pas qu'ils ne sachent parfaitement tout ce qui se passe ici depuis trois jours; en un mot, on a perdu bien de beau et bon temps; cependant M. Bart croit

1. *Journal* de Dangeau; 3 septembre 1697.

2. Lettre citée dans l'*Histoire de la marine.*

Faulconnier parle de huit cent mille livres en louis d'or, d'un million en pierreries et de deux millions en lettres de change.

Le prince de Conti était accompagné des chevaliers d'Angoulême, de Sillery et de Lauzun.

passer infailliblement, et dit que, s'il peut seulement avoir deux portées de canon devant les ennemis, il se moquera d'eux. »

« La mission que Jean Bart avait à remplir était si périlleuse, et son exécution dépendait tellement de son habitude de surmonter et vaincre les mille dangers ou hasards d'une croisière, qu'il fut impossible de rien lui prescrire à ce sujet, et que M. de Pontchartrain ne lui donna pas d'instruction; il lui envoya seulement une lettre du roi qui lui ordonnait très succinctement de transporter M. le prince de Conti à Dantzick (1). »

Le 6 septembre, à minuit, le vent et la marée étant des plus favorables, Jean Bart mit à la voile. Le 7, après avoir sans encombre traversé la flotte de dix-neuf vaisseaux postés au Nord de Dunkerque pour s'opposer à son passage, il arriva devant Ostende. Le lendemain, il eut en vue douze navires de guerre, dont neuf frégates et trois vaisseaux de quatre-vingts canons, entre la Meuse et la Tamise; il prit aussitôt ses dispositions de combat, mais les ennemis ne l'attaquèrent pas, soit que les vents leur fussent contraires, soit qu'ils craignissent, même avec leurs forces

1. *Histoire de la marine.*

« M. Bart, écrivait le roi, la confiance que j'ai en vous, et la connaissance que je sais que vous avez des mers du Nord m'ont engagé à vous choisir pour passer mon cousin le prince de Conti dans la mer Baltique. Vous aurez à lui obéir en tout pendant cette navigation. » *Archives de la marine.* Lettre datée du 3 septembre 1697.

imposantes, de se mesurer avec Jean Bart. A quelque distance ils lui donnèrent cependant la chasse, mais Jean Bart fit force de voiles et réussit à leur échapper.

Lorsque toute apparence de danger eut disparu, on prétend que Jean Bart, interrogé par le prince sur ce qu'il aurait fait en cas d'attaque, répondit avec assurance que jamais, quoi qu'eussent fait les ennemis, il n'eût laissé prendre celui qu'il avait mission de débarquer à Dantzick.

Et, comme le prince de Conti insistait, voulant savoir quel moyen il aurait employé pour le sauver : — « Monseigneur, aurait répliqué Jean Bart, j'avais placé mon fils à la Sainte-Barbe, mèche allumée; il avait l'ordre, en cas de malheur, de vous faire sauter. »

Cette anecdote ne nous semble pas plus authentique que les autres ; en tous cas, et en admettant qu'elle soit vraie, l'on peut penser qu'une semblable résolution ne devait pas être du goût du prince de Conti, qui, d'après l'auteur de l'historiette, se serait empressé de donner à Jean Bart l'ordre, aussi formel qu'énergique, de renoncer à l'idée de ce moyen de salut par trop périlleux.

Le 26 septembre, l'escadre française entrait dans le port de Dantzick.

Le voyage du prince de Conti, si habilement conduit par Jean Bart, fut inutile. Le prince ne profita point des résultats obtenus par la savante diplomatie de l'abbé de Polignac, qui devait payer de sa disgrâce

un échec dont il n'était point responsable et qu'il avait tout fait pour prévenir. S'exagérant les difficultés, et regardant comme mensongères les assurances qu'on lui avait données, découragé de voir un certain nombre de voix se porter sur son principal concurrent, l'électeur de Saxe, Frédéric-Auguste; rebuté en même temps par les fréquentes demandes d'argent que ne manquaient pas de lui faire les nobles Polonais qu'il voulait attirer à sa cause, le prince de Conti fut bien vite dégoûté d'une couronne qu'il pensait n'avoir qu'à prendre. Il abandonna aussitôt un dessein auquel il avait été poussé par Louis XIV, plus qu'il n'y avait été sollicité par son ambition personnelle.

Jean Bart repartit donc de Dantzick avec le prince, le 9 novembre; un mois plus tard il arrivait à Dunkerque, ramenant cinq vaisseaux dont il s'était emparé pendant sa route, et après avoir subi, trois jours durant, une furieuse tempête. Le prince de Conti, débarqué à Ostende, regagna promptement Paris (1).

En rentrant à Dunkerque, Jean Bart apprit que, pendant qu'il était à Dantzick, l'Autriche avait adhéré à la paix signée déjà, et quarante jours plus tôt, à Ryswick, par l'Angleterre et la Hollande fatiguées

1. J'ai reçu, écrivait M. de Pontchartrain à Jean Bart, le 18 décembre 1697, j'ai reçu les lettres que vous m'avez écrites de Dantzick et de Dunkerque. J'ai rendu compte au roi de tout leur contenu. Et S. M. m'a témoigné qu'elle était satisfaite de votre navigation et de la manière dont vous vous êtes comporté à Dantzick et autres endroits. *(Archives de la marine.)*

et ruinées à la suite d'une guerre qui avait duré neuf ans. « Il put à coup sûr, lui, roi des corsaires et terreur des mers, se croire pour quelque chose dans cet heureux résultat [1]. » Un détail dira mieux que toute chose combien la course avait fait de tort aux ennemis de la France : pendant cette guerre, les seuls armateurs de Dunkerque menèrent dans ce port pour vingt-deux millions cent soixante-sept mille livres de prises [2].

La paix faisait à Jean Bart un repos qu'il avait bien gagné. Il put jouir alors, entouré d'une famille qu'il aimait et qui le vénérait, d'une tranquillité à laquelle il aspirait depuis longtemps, mais que le service du roi et son dévouement à la patrie l'avaient empêché de souhaiter. Nous aimons à le voir, respecté par ses concitoyens, objet de gloire pour sa ville natale, aussi modeste dans sa vie privée qu'il avait été héroïque dans son existence de luttes et de combats. Nous avons cité l'éloge qu'en a fait son ami Faulconnier ; un autre de ses contemporains n'est pas moins intéressant à lire. « Nul n'avait des mœurs plus simples, plus douces. Affable, plein de droiture, sans fierté, humain, craignant Dieu. Il était sobre, vigilant, bon époux, bon père. Il avait une grande timidité naturelle, qui le faisait s'éloigner de la cour où on l'eût si bien accueilli à cause de son mérite.

— C'est la fortune qui m'a favorisé, répétait-il avec

1. A. Lebleu. — 2. *Histoire de Dunkerque;* Livre VIII.

une naïve conviction ; ceux qui m'ont secondé sont aussi dignes d'honneurs que moi ([1]). »

Comme son ancien maître Ruyter, il attribuait ses nombreux succès à la protection divine, et avait coutume d'offrir à Notre-Dame les pavillons enlevés à l'ennemi. Il était vertueux, causait familièrement avec tous ; charitable, il secourait les indigents et les matelots malheureux jusqu'à s'oublier lui-même ; et jamais quelqu'un ne sortit de chez lui sans une satisfaction, sinon entière, du moins partielle ([2]).

Nous avons déjà parlé de son désintéressement, rare chez tous les hommes ; d'autant plus admirable chez lui, si l'on songe à la profession qu'il avait choisie. Duguay-Trouin, dans ses *Mémoires*, nous dit comment presque tous les corsaires s'enrichissaient en pillant les prises qu'ils faisaient. Jean Bart, lui, a toute sa vie partagé ce qu'il avait ; il se contentait de la part qui lui revenait de droit, et c'était pour la donner aux autres.

Un de ses historiens ([3]), qui a écrit d'après les indications d'un des petits-fils du célèbre marin, raconte que, revenu de ses courses, il allait avec sa femme et ses enfants passer des semaines entières chez un de ses proches parents qu'il affectionnait beaucoup, Nicolas Bart, curé de Drinckam, dans la châtellenie de Bergues, à peu de distance de Dunkerque. Cet ecclésiastique, d'une grande vertu et d'un grand savoir, devint dans la suite supérieur du séminaire de

1. Michel de Swaen, président de la Société de Rhétorique de Dunkerque. — 2. *Ibidem*. — 3. Richer.

Cupère ([1]), à Dunkerque, et mourut à l'âge de quatre-vingt-six ans. Chaque fois qu'il allait chez lui, Jean Bart lui imposait cette condition :

— « Je ne vous serai point à charge ; c'est moi qui ferai ici toute la dépense. »

Un point sur lequel nous devons insister, à la plus grande gloire de notre héros, et que presque tous ses historiens et ses biographes ont passé sous silence, c'est l'esprit profondément chrétien et religieux de Jean Bart. Dans l'enquête dont nous avons donné quelques extraits, et qui fut faite, par ordre du roi, sur l'état de ses biens et de sa famille, nous voyons que Gervais Desvignes, licencié en théologie et curé de Saint-Éloi, unique paroisse de Dunkerque, « a juré, sur sa parole de prêtre, que, fréquentant souvent Jean Bart, il le connaît homme de très bonnes mœurs, conversation, probité ; faisant profession de la religion catholique, apostolique et romaine, lui en ayant vu souvent faire les fonctions comme étant son pasteur ([2]). »

Quatre autres des principaux bourgeois de la ville, déposants à l'enquête, témoignent que, tous, ils ont plusieurs fois fréquenté les sacrements avec lui.

Et lorsqu'on le félicitait de ses heureuses campagnes, il reportait tout à Dieu.

— « Dieu, disait-il, m'a protégé en ceci. »

Nous nous sommes efforcé de montrer qu'il y a

1. Ainsi appelé du nom du seigneur qui l'avait fondé. — 2. Procès-verbal de l'enquête.

loin du Jean Bart tel qu'il est d'après ses contemporains, à ce rustre que nous dépeignent les *Mémoires* de Forbin : « simple pêcheur, d'un air grossier, parlant peu et mal, très propre pour une action hardie, absolument incapable d'un projet un peu étendu [1]. » Les détails que nous venons de donner font de Jean Bart une figure plus grande encore, toute rehaussée par la vertu et la religion.

Forbin est cependant dans le vrai lorsqu'il parle de la timidité du corsaire dunkerquois. Un auteur attribue cette timidité à l'accent flamand qu'il avait, et à une certaine difficulté de s'exprimer en français [2]. Jean Bart en effet, parlait également le français, le flamand, l'anglais et probablement le norwégien et l'espagnol [3]. Cette connaissance de plusieurs langues, si utile dans ses fréquentes expéditions, ne pouvait que lui nuire

1. Les *Mémoires* de Forbin n'ont peut-être pas été écrits par lui. « Forbin, dit Voltaire, a laissé des *Mémoires* qu'on a rédigés ; ils ont été rédigés par Reboulet, et on peut juger entre lui et Duguay-Trouin, qui a laissé des mémoires, modèles du genre. » *(Siècle de Louis XIV.)*

2. Léon Guérin, *Histoire maritime.*

3. Vanderest.

Nous trouvons dans les *Mélanges historiques sur Dunkerque* par Raymond de Bertrand, les curieux renseignements qui suivent ; ils sont empruntés à une lettre qu'un commerçant adressait de Dunkerque à l'un de ses correspondants, le 27 septembre 1700. Cette lettre a été publiée dans *La Dunkerquoise* du 30 juillet 1844.

« J'ai eu l'occasion de voir quelques personnes que je connaissais de réputation ; d'abord M. Jean Bart, ce marin célèbre que Louis XIV a anobli, et qui le méritait bien, puisque ses actions d'éclat en font le plus grand homme de France. Il est fort simple dans ses mœurs, et, à le voir dans le monde, on ne croirait pas que c'est l'homme qui s'est rendu la terreur de l'Angleterre et de la Hollande. Il parle peu et s'exprime difficilement en français ; néanmoins, il a une certaine énergie de langage qui plaît et quelquefois étonne. »

vis-à-vis de gens accoutumés à une seule langue aussi châtiée que la nôtre. Ajoutons, pour être sincère, que le modeste marin, malgré sa gloire et son titre de chef d'escadre des armées du roi, était à coup sûr très peu lettré. Les quelques lettres et rapports qui sont dictés par lui ne sont pas de son écriture ; il se contentait de les signer (1). Nous avons vu combien son éducation sous ce rapport avait été négligée. A douze ans, alors que d'autres sont sur les bancs, Jean Bart apprenait à plus rude école.

Il vivait, du reste, au sein d'une des familles les plus distinguées de Dunkerque. C'est son beau-frère, Tugghe, qui, après le traité d'Utrecht, fut député vers Louis XIV, puis par Louis XIV vers la reine Anne, pour défendre les intérêts de cette ville, et si, dans ses frégates, il avait affaire à des marins grossiers, il commandait aussi à des officiers de haute noblesse (2).

Jean Bart était à Dunkerque, tranquille au milieu des siens, lorsque la guerre vint de nouveau ensanglanter l'Europe. Charles II, roi d'Espagne, était mort le 1er novembre 1700. Par son testament, il instituait comme son successeur au trône un descendant de Louis XIV, le duc d'Anjou. Sans s'inquiéter des puissances ennemies, que son ambition tenait toujours dans une crainte jalouse, le roi de France accepta le trône

1. Il signait d'abord JAN BART, ainsi qu'on peut le voir sur l'acte de son second mariage, conservé aux archives de l'état-civil à Dunkerque. A partir du 16 avril 1694, jour où il prêta serment de chevalier de Saint-Louis, à Versailles, il signa : *le Ch.* BART, ou CHE. BART

2. A. Lebleu.

d'Espagne pour son petit-fils. La mort de Jacques II, survenue le 16 septembre 1701, compliqua les choses, puisque Louis XIV voulut reconnaître, pour roi légitime d'Angleterre, son fils, le prince de Galles. Le traité de la *grande alliance* fut conclu à la Haye, entre l'Autriche, l'Angleterre et la Hollande, coalisées contre la France.

La mort de Guillaume III, arrivée le 19 mars 1702, alors que tout était en mouvement pour la campagne qui allait s'ouvrir au printemps, n'apporta aucun changement aux affaires. Anne, épouse du prince de Danemark, et fille de Jacques II, ayant été proclamée reine de la Grande Bretagne, elle parut tout à fait portée à la guerre. Animée par les grandes promesses de son parlement, elle la déclara bientôt à la France.

Le roi, qui s'attendait bien à une rupture, avait donné dans les ports principaux l'ordre de préparer les vaisseaux de guerre qui y étaient. A Dunkerque notamment, on travailla à l'armement d'une escadre dont Jean Bart prendrait le commandement. Lui-même devait monter un fort beau vaisseau de soixante-dix pièces de canon, le *Fendant*, fort bon voilier, nouvellement construit au Hâvre, et que le roi lui avait envoyé (1).

Mais l'homme propose et Dieu dispose. Au moment même où, ravi de faire campagne sur ce beau navire, Jean Bart s'occupait activement de mettre son escadre

1. Faulconnier.

en état de prendre la mer, il fut atteint d'une pleurésie. On ne pensa pas d'abord que le mal fût mortel, et on sentait trop bien quel besoin l'on aurait du vaillant marin, dans la guerre qui s'allumait, pour qu'on pût se faire à l'idée de le perdre; mais, au bout de peu de jours, on dut renoncer à tout espoir. Le 27 avril 1702, Jean Bart mourait, à l'âge de 52 ans.

Jean Bart avait assez souvent vu la mort de près, dans les combats où il avait triomphé et dans les tempêtes qu'il avait vaincues, pour qu'il acceptât sans défaillance la volonté de celui qui dirige et qui décide à son gré. Si une seule pensée de regret vint troubler ses derniers moments, ce ne fut point l'idée de quitter une existence glorieuse et enviée, mais bien de s'éteindre en malade, alors qu'il voyait que la France comptait sur lui et qu'il lui avait par avance fait le sacrifice de sa vie et de son sang.

Certes, elle est belle, la mort du marin frappé sur son banc de quart, au milieu de l'orage des flots et du tonnerre des canons; quand le navire ennemi enlevé à l'abordage est enchaîné comme un prisonnier aux flancs de son vainqueur; quand le pont du vaisseau ruisselle du sang de ses défenseurs, et que, lui-même, la coque fracassée, présente d'énormes blessures par lesquelles semble s'échapper sa vie. Le marin peut mourir alors; il a combattu pour la patrie: c'est là un assez grand honneur. Le bâtiment vaincu lui servira de pompeux cercueil, et, sanglant témoin de sa victoire, le pavillon conquis deviendra son glorieux linceul.

Mais elle est consolante, la mort du juste dans le milieu calme et doux de la famille. Sa vie a été grande et honorée, et il n'a laissé à ses descendants que des exemples de courage, de loyauté, de générosité. Sa mort chrétienne leur sera un exemple plus grand et plus précieux encore; elle sera comme le couronnement d'une existence de dévouement, comme la récompense de tant de belles actions, et, ce qui vaut mieux, de tant d'actions vertueuses [1].

La mort de Jean Bart fut pleurée de tous ceux qui le connaissaient et qui l'avaient approché, particulièrement des pauvres et des matelots malheureux qui savaient le chemin de sa demeure. Le roi manifesta hautement les regrets qu'il éprouvait de sa perte ; « il n'ignorait pas qu'il ne trouverait qu'avec peine un officier de sa capacité pour remplir un

1. Voici l'acte de décès de Jean Bart, tiré des registres de l'état civil de Dunkerque, 1702.

« L'an de grâce mil sept cent deux, le 27e jour du mois d'avril, sur un jeudi, est décédé à sa maison rue de Bar, administré de tous les sacrements avec beaucoup d'édification, messire Jean Bart, âgé de cinquante un an, écuyer, chevalier de l'ordre militaire de Saint-Louis, chef d'escadre des armées navales de Sa Majesté ; et son corps a été inhumé le trentième jour du même mois dans le sanctuaire du chœur de la paroisse de Saint-Éloy, au pied du maître-autel, par M. Gervais Desvignes, prêtre bachelier en Sorbonne, et pasteur titulaire et en chef de ladite paroisse de Saint-Éloy, à la tête de son clergé, avec le service solennel de la cloche JÉSUS, et les honneurs dus du côté de la marine à son caractère de chef d'escadre. Ont été témoins de la pompe funèbre messieurs François Bart, fils du défunt, lieutenant de vaisseau, Gaspard Bart, frère dudit défunt, et Marie-Antoine de Saint-Pol, capitaine des vaisseaux du roi, commandant la marine au département de Dunkerque. »

poste aussi difficile que celui du port de Dunkerque ([1]). »

La lettre suivante, écrite à M. de Villermont par M. Boursin, intendant de la marine à Dunkerque, montre combien ce malheur fut vivement ressenti par ses concitoyens ; nous pouvons ajouter : par toute la France.

A Dunkerque, ce 28 avril 1702.

« C'est avec toute la douleur possible et telle que doit avoir un bon Français que je vous annonce la mort du pauvre M. Bart, qui expira hier entre trois et quatre heures après-midi, après avoir été à l'agonie dès le soir du mercredi, jour précédent. On peut dire que c'est une perte irréparable pour la France, à cause de sa grande valeur, de son bonheur et de sa grande capacité dans la navigation de ces mers ici et du Nord, sans oublier sa grande réputation qu'il avait encore plus chez les étrangers que parmi nous ; de sorte que le roi ne peut faire qu'il ne le regrette infiniment, surtout dans les présentes conjonctures. Il est mort à cinquante-deux ans, ayant une expérience consommée ; en un mot, on le trouvera fort à regretter en ce pays-ci dans la guerre où l'on va entrer, et à laquelle nous touchons du bout du doigt ; car jamais un homme n'a été plus entreprenant ni plus heureux dans ses entreprises, prenant sur lui bien des choses que tout autre n'osera jamais tenter. Ainsi je doute qu'à l'avenir

1. Faulconnier.

aucun marin ose sortir du port de Dunkerque avec cinq, six, sept et huit vaisseaux du roi, étant gardé par trente à quarante de ceux des ennemis, comme le pauvre défunt a fait quatre ou cinq fois à mes yeux pendant la dernière guerre ([1]). »

M. Boursin connaissait bien Jean Bart, et appréciait sainement la perte d'un tel marin devant des difficultés que lui seul pouvait surmonter. Il suffit de voir ce qui eut lieu dans la suite.

M. de Pointis, chef d'escadre, fut nommé pour remplacer notre héros. Il était fameux déjà et son expédition de Carthagène avait mis le sceau à sa réputation. En 1697, à l'aide de huit vaisseaux de guerre et de 6,000 hommes de troupes, il assiégea et prit Carthagène en trois semaines. Il en rapporta neuf millions en argent et autant en pierreries, puis, au retour, il battit six vaisseaux anglais et rentra à Brest après avoir échappé à vingt-quatre autres.

Dès qu'il eut pris, par ordre du roi, le commandement des navires que l'on armait à Dunkerque, Pointis, par les soins empressés qu'il se donna pour mettre son escadre en état d'aller à la mer, montra qu'il avait envie de se rendre aussi formidable aux ennemis que l'avait été son prédécesseur.

L'Espagne et la France ayant, la première au mois de juin, et la seconde au mois de juillet 1702, déclaré

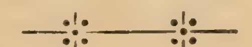
1. Lettre citée dans l'*Histoire de la marine française* et dans l'*Étude sur Jean Bart.*

la guerre à l'Empire, à l'Angleterre, à la Hollande et à leurs alliés, Pointis se disposa à faire sortir ses vaisseaux du port de Dunkerque pour exécuter les desseins qu'il avait médités ; mais les armateurs de cette ville furent plus diligents que lui, car le roi ne leur eût pas plutôt donné la permission de courir sur les ennemis, qu'ils furent en mer et ramenèrent un grand nombre de prises.

Pointis, désirant aussi se signaler, sortit enfin du port avec son escadre et se mit en rade ; mais, ayant aperçu de loin plusieurs navires anglais commandés par le contre-amiral Beaumont et quelques vaisseaux hollandais qui avaient été envoyés là pour bloquer Dunkerque et pour l'observer, il parut « déconcerté » ; et « la constance qu'eurent les ennemis d'y rester pendant toute la campagne, fit prendre à M. de Pointis le parti de la finir à la rade. Le public, incertain si cette vue l'avait embarrassé, ou s'il avait des ordres de la cour, jugea par cette manœuvre, que l'on n'avait jamais vu faire à son prédécesseur, qu'il n'avait pas été fort avantageux à M. de Pointis de succéder à un officier aussi habile et aussi entreprenant que Jean Bart (1). »

Ainsi donc, là où notre marin faisait du succès comme une habitude, le vainqueur de Carthagène, un héros, s'arrêtait « déconcerté ».

1. *Description historique de Dunkerque.* (Livre VIII.)



CHAPITRE XI.

Louis XIV fait une pension à la veuve de Jean Bart et à ses enfants. La famille de Jean Bart. Son fils François-Cornil, le vice-amiral. Ses autres enfants. Les descendants du marin célèbre. Les derniers Bart, dignes en tout de leur aïeul. — Monuments élevés à Jean Bart; l'inscription funéraire de Saint-Éloy, à Dunkerque. Les bustes de Jean Bart à Paris et à Dunkerque. La statue de Jean Bart, par David d'Angers. Honneurs rendus à la mémoire de Jean Bart. Son principal titre de gloire. Conclusion.

NOUS avons dit combien était petite la fortune que Jean Bart possédait de son vivant; l'enquête faite par ordre du roi, à la suite de laquelle le marin dunkerquois reçut le brevet d'une pension de deux mille livres, nous a même appris que le peu qu'il avait ne lui appartenait point en propre, mais venait de l'une et l'autre de ses deux femmes. Depuis l'année 1695 il va sans dire que Jean Bart ne s'était point enrichi; il préférait être payé en plus royale monnaie, et la seule part de prise qu'il réclamât tout entière, c'était la gloire. Louis XIV ne l'ignorait point.

Aussi, à peine le marin fut-il mort, que le monarque voulut faire acte de reconnaissance en même temps que de justice. La veuve de Jean Bart reçut un brevet de pension de 2,000 livres, et elle dut être touchée de la bonté du roi non moins que de l'empressement qu'il mit à le lui marquer.

« Aujourd'hui deuxième jour du mois de mai 1702, le roi étant à Marly, voulant gratifier et favorablement

traiter dame Jacqueline-Marie Tugghe, veuve du sieur Bart, en son vivant chef d'escadre des armées navales de S. M.; les sieurs Jean-Louis Bart, Ignace Bart, et les demoiselles Jeanne-Marie Bart, Magdeleine-Marie Bart, tous enfants dudit sieur Bart et de ladite Marie-Jacqueline Tugghe, en considération des services dudit feu sieur Bart; Sa Majesté leur a accordé et fait don de 2,000 livres de pension annuelle, qu'elle veut leur être payée, leur vie durant, sur les simples quittances de ladite veuve, par les gardes de son trésor royal, présents et à venir, à commencer de ce jourd'hui; et, après sa mort, aux dits enfants par accroissement aux survivants. Et, en cas que ladite veuve se remarie, Sa Majesté veut qu'elle en soit privée et que lesdits enfants jouissent entièrement de ladite pension. Et, pour témoignage de sa volonté, Sa Majesté m'a commandé de lui expédier le présent brevet qu'elle a voulu signer de sa main et être contresigné par moi, conseiller d'état et de ses commandements et finances.

LOUIS

Par le Roi : PHÉLYPEAUX [1]. »

Marie Tugghe demeura fidèle à la mémoire de celui dont elle portait le nom glorieux et respecté. Elle mourut dix-sept ans plus tard, le 7 février 1719, à l'âge de cinquante-six ans. Ainsi qu'il résulte de son acte de décès, elle fut enterrée dans le chœur de l'église Saint-Éloy auprès de l'époux qu'elle avait aimé.

1. Citée dans l'*Étude sur Jean Bart.*

Jean Bart laissa une nombreuse postérité. Il eut quatre enfants de sa première femme, Nicole Gontier [1]. Un seul survécut, l'aîné, François-Cornil, que nous avons vu combattre à côté de son père et partager son existence de périls et d'honneur. Il avait été fait enseigne de vaisseau par le roi en 1694, après l'affaire du 29 juin dont on se rappelle qu'il porta la nouvelle à Versailles, et lieutenant l'année suivante, après la part qu'il avait prise à la défense de Dunkerque contre l'escadre de l'amiral Barkley. Il servit successivement sous les ordres de M. de Saint-Pol et du chevalier de Forbin. Son nom, comme un souvenir vivant de son illustre père, revient à chaque instant dans les annales de Dunkerque. Le 31 octobre 1705, il commandait l'*Hermine* et se distingua dans le combat fameux où M. de Saint-Pol victorieux fut tué d'un coup de mousquet à bord du *Salisbury* qu'il avait enlevé aux Anglais [2]. En 1706, il montait l'*Héroïne*, de vingt canons et de 120 hommes d'équipage, et se signala dans diverses rencontres, entre autres le 2 octobre, où M. de Forbin et sa petite escadre attaquèrent six vaisseaux hollandais. Nous le voyons ensuite capitaine de frégate à bord du *Jersey*, capitaine de vaisseau, commandant à son tour le *Salisbury*, chef d'escadre, lieutenant-général des armées navales et vice-amiral de

1. *François-Cornil*, né le 16 juin 1677; *Anne-Nicole*, née le 16 mai 1680; *Jeanne-Nicole*, née le 21 juillet 1681, et un enfant qui mourut le jour de sa naissance, le 16 juin 1682.

2. *Histoire de Dunkerque*, livre VIII.

France. Chevalier de l'ordre de Saint-Louis dès le 28 juin 1718 [1], commandeur à 3,000 livres en 1746, il fut nommé grand'croix à la promotion de 1753. Il avait accompagné Pierre le Grand en 1717, sur l'ordre du régent, lorsque le czar visita l'Europe et la France. Comblé d'honneurs, il resta pauvre, ayant en tout suivi les leçons de courage et de désintéressement que lui avait données Jean Bart. Il mourut à Dunkerque, le 22 avril 1755, à l'âge de soixante-dix-huit ans, laissant pour tous biens vingt-cinq mille francs à partager entre ses quatre enfants, deux filles et deux fils qui n'eurent point de postérité [2]. François-Cornil Bart a subi le sort commun aux fils des héros : ses services, signalés pourtant, n'ont pas eu le retentissement de ceux de son père, et sa gloire, justement acquise, a été éclipsée par une gloire plus éclatante encore.

---

1. Alex. Mazas; *Histoire de l'ordre militaire de Saint-Louis.*

Voici le relevé des états de service de Cornil Bart : Garde marine en 1692, enseigne de vaisseau en 1696, capitaine de frégate en 1706, capitaine de vaisseau en 1721, chef d'escadre en 1741, lieutenant-général en 1750. S'est trouvé à dix-neuf abordages, dont onze avec son père et huit depuis sa mort.

2. Louis XV, peu de temps après la mort de François-Cornil Bart, reçut de la ville de Dunkerque une demande en faveur des deux filles que laissait le vice-amiral. Le roi retourna la demande après avoir écrit lui-même : *Bon pour 3000 livres de pension*, *de la main du roi.*

Des deux fils de François-Cornil, l'aîné mourut à Béthune le 6 juillet 1782, après avoir été chef de brigade du corps des ingénieurs royaux à Amiens et à Béthune. Le second fut capitaine de vaisseau, puis chef d'escadre des armées navales, et gouverneur des Iles-sous-le-vent en Amérique. Il mourut à Paris, âgé de soixante-quatorze ans, en 1784. Retiré en 1764, le roi lui donna une pension de 6,000 livres qui fut portée à 12,000 livres en 1775. Chevalier de Saint-Louis le 1 janvier 1746.

De son mariage avec Jacqueline-Marie Tugghe, contracté le 13 octobre 1689, Jean Bart eut neuf enfants dont cinq survécurent, les autres étant morts en bas âge [1].

Jeanne Marie Bart, née le 8 juillet 1690 et morte le 29 janvier 1757. Elle avait épousé M. de Ligny, lieutenant-colonel au régiment d'Agenois et chevalier de Saint-Louis.

Jean Louis Bart, né le 18 mai 1693, mort vers 1711 garde de marine, à peine âgé de dix-huit ans.

Magdeleine-Marie Bart, née le 15 octobre 1697, morte en Périgord après avoir épousé M. de la Barthe, baron de Thermes, dont elle eut une fille, la marquise de Carbonnier de Marzac.

Ignace Bart, né en octobre 1698, mort sans postérité, en 1764, à l'âge de 66 ans. Il était capitaine de port à la Martinique.

Enfin, Marie-Françoise Bart, née le 18 janvier 1701. Elle épousa un M. de Cadouche, du canton des Grisons, premier lieutenant aux gardes-suisses, avec commission de colonel.

Jean Bart avait aussi un frère, Gaspard Bart, dont nous avons déjà prononcé le nom dans le cours de ce

1. Les quatre enfants de Jean Bart qui moururent en bas âge s'appelaient :

Magdeleine-Françoise, née le 6 juin 1691 et morte le 26 septembre de la même année ; *Paul*, né le 26 et mort le 29 juin 1694 ; *Nicaise-François*, né le 26 mai 1695, mort le 10 août 1696 ; *Marie Bart*, née le 14 et morte le 18 janvier 1702.

petit ouvrage. Pierre Bart, fils de Gaspard,et Benjamin Bart périrent à bord de la *Danaé*, le 27 mars 1759, dans un combat héroïque qu'ils soutinrent contre deux frégates anglaises, la *Mélampe* et le *Southampton*.

Un autre neveu de Jean Bart, André, se distingua également comme capitaine de la *Sirène*, de la *Reconnaissance* et du *Blackwall*.

D'après M. Vanderest, qui a compulsé avec un soin scrupuleux les registres de l'état civil de Dunkerque, quatre-vingt-quinze Bart y sont nés de 1623 à 1673 seulement, et le même auteur en compte en tout cent six; « mais la plupart furent marins et prodigues de leur généreux sang. Si vivace que fut la tige, la guerre et les travaux de la mer devaient faucher tous ses rameaux (1). »

Le dernier Bart, petit-fils du capitaine de la *Danaé*, naquit à Dunkerque et mourut à Quimperlé, le 16 février 1855. Il avait été adopté à l'âge de sept ans par sa ville natale, en 1788. Il s'appelait Henri-Ferdinand-Marie et devint officier de vaisseau. Son fils, Jean Pierre Bart, était mort en 1843, à Mayotte, commandant la corvette la *Sarcelle*. Ses restes reposent à Nossi-Bé (2).

Ainsi, les derniers représentants de la famille de Jean Bart suivirent, comme leur illustre aïeul, la carrière maritime. Le nom qu'ils portaient les obligeait à ne pas dégénérer, et aucun d'eux ne faillit à ces leçons

1. La Landelle, *les Neveux de Jean Bart*. — 2. Idem.

de courage et de dévouement dont ils avaient, dans l'histoire de leur race, de si nobles et de si profitables exemples.

Aujourd'hui le nom de Jean Bart est intimement uni à celui de Dunkerque, et l'on ne peut point songer à la ville qui l'a vu naître et qu'il a rendue fameuse par ses exploits, sans évoquer aussitôt le souvenir du héros. Les rues, les places publiques, le musée sont pleins de sa gloire, et partout sont racontées ses mémorables actions.

Il n'en a pas toujours été ainsi. Une pierre adossée à l'entrée de la sacristie et portant l'inscription suivante a été longtemps le seul monument que Dunkerque ait érigé en l'honneur du plus célèbre de ses enfants :

« Ci gist Messire Jean Bart, de son vivant chef d'escadre des armées navales du Roi, chevalier de l'ordre militaire de Saint-Louis, natif de Dunkerque, décédé le 27 avril 1702, dans la 52e année de son âge, dont il a employé 25 au service de Sa Majesté ;

« Et Dame Marie-Jacqueline Tugghe, sa femme, aussi native de cette ville, qui mourut le 5 février 1719, à l'âge de 55 ans. »

Ce n'est qu'après la Révolution que l'on pensa à élever à Jean Bart quelque monument plus digne de lui qu'une simple pierre commémorative. Le 21 octobre 1801, un avocat dunkerquois, Louis-Eugène Poirier, faisait insérer dans le *Journal des Débats* une lettre par laquelle « il réclamait l'attention du gouvernement et

invoquait le génie des beaux-arts en faveur de son illustre compatriote ; il reprochait l'absence du buste de ce marin dans la galerie nationale à côté de celui de Duguay-Trouin, son rival de gloire. »

Dès 1789, Poirier avait déjà rêvé pour sa ville natale une statue du corsaire dunkerquois. « Élevez-y, disait-il, mes chers concitoyens, la statue de ce noble guerrier, afin que son image inspire aux héritiers de ses vertus et de sa valeur le courage dont il était animé pour le service de son Roi et de sa patrie. »

Le gouvernement prit acte des réclamations de l'avocat Poirier, et vers la fin du mois d'octobre 1801, il fit « autoriser le maire de Dunkerque à expédier à M. Frédéric Lemot, statuaire à Paris, le portrait de Jean Bart, afin que le marbre qu'il allait ciseler offrît plus de ressemblance. » L'affaire éprouva quelque retard ; enfin, le 13 décembre 1802, le ministre Chaptal écrivit à M. Lemot la dépêche suivante : « Je vous ai désigné pour exécuter en marbre le buste du célèbre Jean Bart, destiné à orner la galerie des consuls. Je vous invite à vous occuper sans délai de ce travail, que je confie avec plaisir à votre savant et précieux ciseau (1). »

L'année suivante, sur la demande réitérée de Poirier, le Maire de Dunkerque écrivit au ministre de l'intérieur que Dunkerque sollicitait le buste de Jean Bart avec un piédestal où seraient gravés ses combats, et dont l'exécution serait confiée au sculpteur Lemot. « Ce

1. Poirier, *Éloge historique de Jean Bart.* Paris, 1807.

buste, ajoutait-il, sera élevé au milieu de nos places publiques. Là, les marins verront le héros qui, par ses hauts faits, illustra notre marine. » Le premier consul Bonaparte, par son arrêté du 14 octobre 1803, accorda à la ville de Dunkerque le buste en marbre de Jean Bart. La fête de l'inauguration fut fixée au 15 août 1806 ([1]). Le buste colossal, placé sur un cippe en granit, ornait alors la place Dauphine. Il a été mis à l'hôtel de ville au moment où la place Dauphine devint la place du théâtre.

Depuis, le 7 septembre ([2]) 1845, à la suite d'une souscription nationale, une magnifique statue en bronze décore la grande place de Dunkerque, appelée depuis ce jour place Jean Bart. Cette statue était l'œuvre de David d'Angers. Le grand statuaire avait voulu, lui aussi, contribuer à l'hommage que la France rendait au fameux corsaire, et, don vraiment royal, il avait gratuitement prodigué son génie.

Dans cette œuvre, d'un style élevé et d'une exécution souple et large, d'une grande fierté de tournure, le statuaire a atteint un double but : il a su allier à la simplicité des beaux exemples de la sculpture antique toute la richesse de la sculpture au temps de la Renaissance française. En effet, tous les vivants accessoires qu'il y a jetés viennent poétiquement animer et agrandir la scène unique qui résume la vie du héros ([3]). David

1. *Notice biographique sur l'avocat Poirier*, par Raymond de Bertrand. Dunkerque, 1858.

2. C'était le jour anniversaire du combat de la *Palme* contre la frégate hollandaise le *Neptune*. — 3. *Étude sur Jean Bart.*

d'Angers a représenté Jean Bart au plus fort du combat, à l'instant de l'abordage, l'épée d'une main, le pistolet de l'autre ; déjà l'intrépide corsaire enjambe un des canons du bord ennemi ; il avance sans peur, la poitrine offerte à tous les coups ; et, dédaignant le danger, il tourne la tête du côté des siens pour les animer du geste et du regard. « C'est une noble image, digne de celui qu'elle représente, digne aussi de la cité patriotique qui l'avait commandée au ciseau de l'artiste. La vie entière de Jean Bart, tout son courage, tous ses hauts faits sont réunis en quelque sorte dans cette attitude héroïque de la statue, et le bronze, animé par l'inspiration du talent, parle aux cœurs en même temps qu'aux yeux (1). »

La ville de Dunkerque et la patrie française ont rendu à Jean Bart d'autres hommages. Plusieurs villes ont baptisé des rues de son nom devenu fameux. De nombreux navires ont porté ce nom comme un pavillon d'honneur. En 1707, cinq ans après la mort du marin, parmi les frégates qui furent armées dans le port de Dunkerque, nous trouvons le *Chevalier Bart*, de vingt canons, commandé par le capitaine corsaire Jacques Larmus (2). En 1828, un vaisseau d'escadre de soixante-quatorze canons, le *Jean Bart*, fut envoyé avec huit autres bâtiments au Brésil ; il portait le pavillon du contre-amiral Roussin. Plus récemment le vaisseau-

1. *Magasin pittoresque*, septembre 1845. — 2. P. Faulconnier ; *Histoire de Dunkerque*, Livre IX.

école, affecté aux élèves de la marine, fut appelé le *Jean Bart* [1].

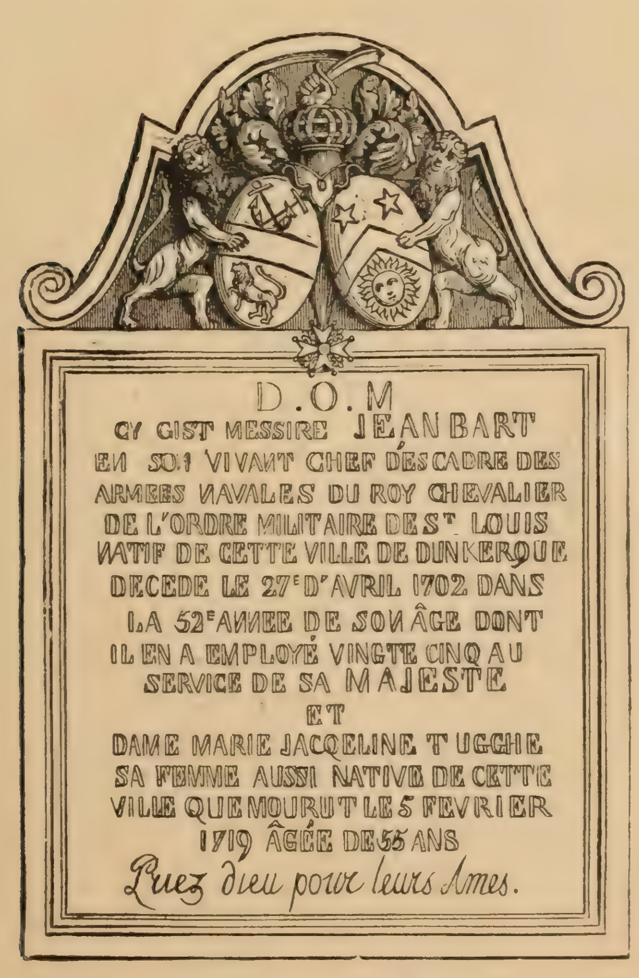
Nous avons, en traits rapides, et en rapportant le plus grand nombre de faits qu'il nous a été possible, esquissé la vie du marin le plus populaire que nous ayons eu. On trouvera la raison de cette popularité dans les belles actions qu'il a accomplies et dont nous avons dû donner le résumé plutôt qu'un récit détaillé.

Qu'on ne l'oublie pas : Jean Bart n'a pas été un homme de mer célèbre seulement parce qu'il avait de l'énergie et du courage ; d'autres qui ont eu les mêmes qualités pourraient alors revendiquer la même réputation. Ce qui fait son mérite principal, c'est la création des escadres de course dont nous avons longuement parlé ; ce qui rend cette grande figure plus originale, c'est que Jean Bart a eu une initiative qui lui appartenait de tous points, une manière de combattre qui n'était qu'à lui, et si bien appropriée aux lieux et aux circonstances, que M. de Pointis, son successeur, échoua là où il avait tant de fois réussi, et qu'il fallut un capitaine élevé à son école, M. de Saint-Pol, pour mener à bonne fin ce qu'il avait entrepris.

De plus, dans la vie d'un pareil héros, n'est-ce rien

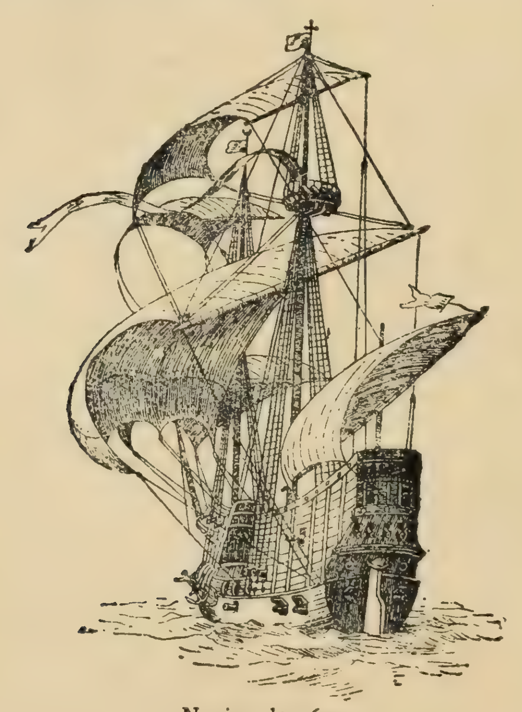
1. Au moment même où nous terminons ces pages, nous lisons dans les journaux que « le contre-amiral Aube, ministre de la marine, vient de décider la mise en construction, dans le port de Rochefort, d'un croiseur de première classe, dont les travaux devront être poussés activement et qui portera le nom de *Jean Bart.* »

que de voir se mêler, à tant de vaillance et d'intrépidité, les belles qualités qui font l'homme de bien : la charité, le désintéressement, la générosité ; nous dirons mieux, la piété sincère et la modestie ? On nous reprochera peut-être, en ce qui concerne Jean Bart, d'avoir voulu détruire la légende ; qu'importe, si l'histoire véridique nous le représente aussi grand ?



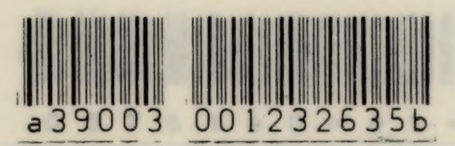
Epitaphe de Jean Bart.

TABLE DES MATIÈRES.



Navire de 1620.

Imprimé par la Société Saint-Augustin, Bruges.


a39003 001232635b